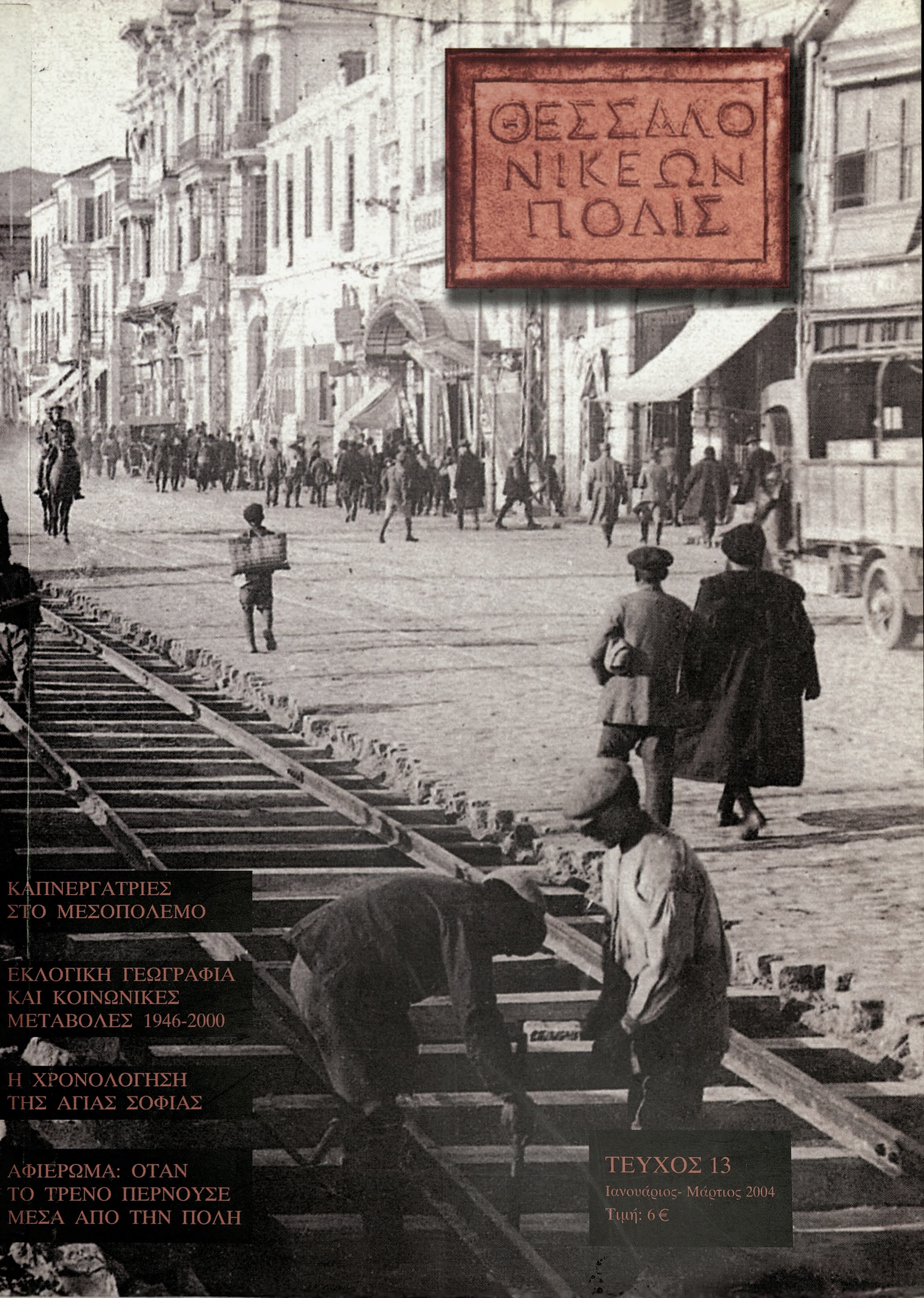


ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΕΩΝ ΠΟΛΙΣ

ΚΑΠΝΕΡΓΑΤΡΙΕΣ ΣΤΟ ΜΕΣΟΠΟΛΕΜΟ

ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ 1946-2000

Η ΧΡΟΝΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ: ΟΤΑΝ ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΠΕΡΝΟΥΣΕ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

ΤΕΥΧΟΣ 13
Ιανουάριος- Μάρτιος 2004
Τιμή: 6 €



ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΕΩΝ ΠΟΛΙΣ

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΤΑΙΡΟΙ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ • ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΚΚΑΣ Α.Β.Ε.Ε.
ALUMYL ΜΥΛΩΝΑΣ Α.Ε. • ΑΝΔΡΕΑΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ • Ν. ΓΛΕΟΥΔΗΣ ΚΑΒΕΞ Α.Ε.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΑΣΚΟΠΟΥΛΟΣ • ΔΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ Α.Ε. • ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
ΕΞΕΛΚΑ Α.Ε. • Κ. & Ν. ΕΥΘΥΜΙΑΔΗΣ Α.Β.Ε.Ε. • ΘΕΜΕΛΙΟΔΟΜΗ Α.Ε. • ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΘΕΟΦΙΛΟΥ
ISOMAT Α.Β.Ε.Ε. • COMMERCIAL VALUE Α.Ε. • Δ. Φ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ Α.Ε. • Ε. Ν. ΜΑΝΟΣ Ε.Π.Ε.
ΜΠΑΡΜΠΑΣΤΑΘΗΣ Α.Ε. • ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΠΟΥΤΑΡΗΣ • ΣΑΝΗ Α.Ε. • ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΡΑΜΠΟΥΚΗΣ
ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ Α.Ε. • ΦΑΡΜΑΓΟΡΑ Α.Ε. • ΦΙΛΚΕΡΑΜ-JOHNSON Α.Ε.
ΑΦΟΙ ΧΑΪΤΟΓΛΟΥ Α.Β.Ε.Ε. • ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΚΔΟΤΗΣ - ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΧΕΚΙΜΟΓΛΟΥ

ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΠΟΛΥΞΕΝΗ ΑΔΑΜ-ΒΕΛΕΝΗ • ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ • ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΒΑΡΕΛΛΑ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΒΑΡΜΑΖΗ • ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΟΥΡΕΛΟΣ • ΕΥΤΕΡΠΗ ΜΑΡΚΗ
ΘΑΛΕΙΑ ΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΥ • ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΠΑΠΑΣΤΑΘΗΣ

ΤΣΙΜΙΣΚΗ 2 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΤΗΛΕΦΩΝΟ 2310 551754
ΟΜΟΙΟΤΥΠΟ 2310 551748
ΓΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ: Τ.Θ. 10756 54110 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ peebe2@otenet.gr

ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΡΙΤΗ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΚΑΤΟ ΤΡΙΤΟ
Ιανουάριος - Μάρτιος 2004

ΤΙΜΗ ΤΕΥΧΟΥΣ: 6 €
ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ: 20,40 €
ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ:
ΕΥΡΩΠΗ 44 €. ΑΜΕΡΙΚΗ 50,40 €

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΣΟΥΛΑΣ

ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ - ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ
ΣΤΕΛΛΑ ΛΟΥΚΑ (2310 551754)

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΠΑΓΚΑΛΟΥ (2310 288491)

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΔΟΚΙΜΙΩΝ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΣΑΧΙΝΙΔΟΥ
ΧΑΪΔΗ ΛΑΝΑΡΑ-ΚΕΡΑΜΟΠΟΥΛΟΥ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (2310 551754)

ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
ΘΑΝΟΣ ΓΙΑΓΤΖΗΣ
ΚΕΛΛΥ ΤΖΟΒΑΡΑ

ΕΚΤΥΠΩΣΗ - ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ
ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.
ΦΙΛΙΠΠΟΣ

Διευθύνσεις σύμφωνα με το νόμο:
Εκδότης και διευθυντής: Ευάγγελος Χεκίμογλου, Φειδία 14, Πανόραμα
Υπεύθυνος τυπογραφείου: Γιάννης Τσαγκάλης, ΒΙ.ΠΕ. Κιλκίς

Εξώφυλλο: Λεπτομέρεια από φωτογραφία της Στρατιάς της Ανατολής. Συλλογή Β.Α. Μαυρομμάτη

Εκδοτικό σημείωμα

Εκδοτικό σημείωμα

Ο τόμος που κρατάτε στα χέρια σας συνιστά καμπή στην ιστορία του περιοδικού μας: Εισερχόμαστε στην τρίτη εκδοτική περίοδό μας. Εφεξής, η «Θεσσαλονικέων Πόλις» θα εκδίδεται ανά τρίμηνο. Θα κυκλοφορεί το Μάρτιο, τον Ιούνιο (το επόμενο τεύχος), το Σεπτέμβριο και το Δεκέμβριο. Με την αγάπη και τη συμπαράστασή σας, καθίσταται πλέον η μοναδική -απ' όσο γνωρίζουμε- τρίμηνη έκδοση τοπικού προβληματισμού και ιστορίας, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Η διαφορά ανάμεσα στην τετράμηνη και την τρίμηνη έκδοση δεν είναι απλώς ζήτημα χρονικής συχνότητας. Δεν είναι μόνον θέμα τεχνικό, δεν είναι μεταβλητή που αφορά την ποσότητα. Είναι η απόδειξη ενός γεγονότος: Η πόλη των Θεσσαλονικέων όχι μόνο δικαιούται (όπως από την αρχή πιστέψαμε) αλλά και αποζητά ένα τέτοιο, μοναδικό στο είδος του, περιοδικό. Το προηγούμενο (δωδέκατο) τεύχος έχει ήδη εξαντληθεί όταν γράφονται αυτές οι γραμμές. Οι συνεργασίες της επιστημονικής κοινότητας πληθαίνουν και επεκτείνονται σε νέους τομείς. Η επιμονή και η συνέπεια που επέδειξε ο επιχειρηματικός κόσμος της Θεσσαλονίκης σ' αυτό το εκδοτικό εγχείρημα και η εμπιστοσύνη με την οποία το περιέβαλε ο επιστημονικός κόσμος οδηγούν τη «Θεσσαλονικέων Πόλιν» σε διαστάσεις που μόνον οι πιο ονειροπόλοι από μας είχαν διανοηθεί. Αλλά σε μας οι ονειροπόλοι ήταν και παραμένουν η πλειοψηφία.

Οι συνδρομητές μας προηγούνται σ' αυτήν την προσπάθεια να σηκώσουμε την πόλη από τη λήθη. Είναι η βάση της, ο αιθέρας της, οι πολυπληθέστεροι και απαιτητικότεροι αναγνώστες του περιοδικού. Οι ευθύνες μας απέναντί τους είναι τώρα μεγαλύτερες. Το επιτελείο της «Θεσσαλονικέων Πόλεως» ενισχύθηκε με στελέχη εκλεκτά, με στόχο αυτή να κυκλοφορεί ευρύτερα, να διαδίδεται ταχύτερα, να είναι περισσότερο προσπελάσιμη και θελκτική.

Επιπλέον, στη συντακτική επιτροπή μας συμμετέχουν εφεξής τρία ακόμη επίλεκτα μέλη της επιστημονικής κοινότητας: οι Καθηγητές Ιωάννης Μουρέλος, Βασιλική Βαρμάζη και Θάλεια Μαντοπούλου-Παναγιωτοπούλου. Αποδέχτηκαν πρόθυμα την πρόσκλησή μας να συμβάλλουν σε αυτήν την κοινή προσπάθεια των θεσσαλονικέων επιχειρηματιών και επιστημόνων.

Στο παρόν τεύχος θα βρείτε νέες μελέτες πολιτικής ιστορίας: Για τις καπνεργάτριες του μεσοπολέμου και τον τρόπο της ζωής τους, για τις εκλογικές αναμετρήσεις στη διαχρονία και τα γεωγραφικά τους χαρακτηριστικά, για πολιτικούς θρύλους και κοινωνικές πραγματικότητες που φτάνουν μέχρι τις μέρες μας. Θα διαβάσετε ένα εκπληκτικό κείμενο για τη χρονολόγηση της Αγίας Σοφίας μέσα από τις επιγραφές της, που ανατρέπει πολλά από όσα πιστεύαμε. Κυρίως, όμως, κρατείστε για μελέτη το μεγάλο αφιέρωμα για τα τρένα. Δημιουργήθηκε από ανθρώπους που τ' αγαπούν, σ' ένα προκλητικό συνδυασμό της ιστορίας και της συγκοινωνιολογίας.

Ο τίτλος του αφιερώματος είναι «Το τρένο μέσα από την πόλη». Πράγματι, ένας συρμός περνάει μέσα από την πόλη. Προέρχεται από το παρελθόν, συνεχίζει στο παρόν. Ένας συρμός ξεκίνησε από μέσα μας κι ανοίγεται ολοένα και περισσότερο μπροστά μας. Αν είναι μόνον τρένο, αν είναι κάτι ισχυρότερο, θα το κρίνει ο αναγνώστης.



IN MEMORIAM

8 **Δύο σημαντικές απώλειες για τον κόσμο της ιστοριογραφίας σημειώθηκαν στο χρόνο που πέρασε. Ο «πρίγκιπας των εκδοτών» Ανδρέας Μιχάλης και ο ιστορικός Νίκος Ψυρούκης δεν είναι πια ανάμεσά μας.**

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Καπνεργάτριες του μεσοπολέμου και εκλογικές αναμετρήσεις. Θρύλοι και πραγματικότητες που φτάνουν μέχρι τις μέρες μας.



12 **«TOUTOUNJIAS», ΟΙ «ΚΑΡΜΕΝ» ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ. ΟΙ ΕΒΡΑΙΕΣ ΚΑΠΝΕΡΓΑΤΡΙΕΣ: ΦΥΛΟ, ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ**

«Οι εργάτριες ήταν καθισμένες σε κύκλους ή σε σειρές και μπρος στα πόδια τους απλωνόταν μία στοίβα καπνού για ταξινόμηση σε καλάθια. Σε αντίθεση με τα υφαντουργεία, όπου ο θόρυβος των αργαλειών δεν επέτρεπε συζητήσεις στον χώρο δουλειάς, στα καπνεργοστάσια βασίλευε ησυχία. Έτσι, οι εργάτριες μπορούσαν να συζητήσουν για τα όνειρά τους για γαμπρό, σπιτικό και οικογένεια, όνειρα που δεν θα μπορούσαν να τα πραγματοποιήσουν χωρίς το μπαούλο τους να είναι γεμάτο προικιά». Γι' αυτό και εργάζονταν στα καπνομάγαζα. Γράφει η **Δρ Gila Hadar**.



26 **ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1946-2000**

Τι ιδιαιτερότητες ή διαφοροποιήσεις μπορεί να παρουσιάζει ο εκλογικός χάρτης της πόλης σε σύγκριση με τον εκλογικό χάρτη της επικράτειας, ώστε να είναι άξιος μελέτης; Σε τι συνίστανται, γιατί υπάρχουν, πού εντοπίζονται και τι, τελικά, σημαίνουν αυτές οι διαφοροποιήσεις - ιδιαιτερότητες; Επήλθαν κοινωνικές μεταβολές στο σώμα της πόλης στα πενήντα πέντε χρόνια 1946-2000 και απεικονίζονται οι κοινωνικές μεταβολές αυτές στα εκλογικά αποτελέσματα των περιοχών, των συνοικιών, των εκλογικών της τμημάτων κ.λπ.; Η διαδρομή μισού αιώνα και περισσότερο αντιστοιχίζεται σε μόνιμες ή σε προσωρινές αλλαγές στις πολιτικές προτιμήσεις των εκλογέων; Πώς αποτυπώνονται οι αλλαγές αυτές, οι μεταβολές και οι μεταμορφώσεις που συνέβησαν στον πολεοδομικό και κοινωνικό ιστό της πόλης ή στην κοινωνική συνείδηση των εγκατεστημένων στις συνοικίες της κατοίκων, στα αποτελέσματα των διαδοχικών εκλογικών αναμετρήσεων στο εξεταζόμενο χρονικό διάστημα; Κι αν η ψήφος ενός πολιτικού σχηματισμού σε μια ομάδα συνοικιών μεταλλάχτηκε με το χρόνο, πού μπορεί να οφείλεται η μετάλλαξη αυτή; Σ' αυτά και άλλα ερωτήματα προσπαθεί να απαντήσει ο **Γιάννης Καρατζόγλου**.



54 **ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ - ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ: Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΤΩΝ ΕΚΛΟΓΙΚΩΝ ΤΟΥΣ ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΕΩΝ**

Κωνσταντίνος Καραμανλής και Κώστας Καραμανλής *versus* Γεωργίου Παπανδρέου, Ανδρέα Παπανδρέου και Γιώργου Παπανδρέου. Η περιπέτεια των εκλογικών αντιπαραθέσεων πολιτικών με τα επίθετα Καραμανλή - Παπανδρέου ξεκινάει στις εκλογές της 26.1.1936. Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, 29 ετών, εκλέγεται βουλευτής Σερρών (3.104 σταυροί) με το Λαϊκό Κόμμα του Π. Τσαλδάρη, το κόμμα των αντιβενιζελικών και φιλοβασιλικών (22,10% και 72 έδρες). Ο Γεώργιος Παπανδρέου, 48 ετών, βουλευτής του Κόμματος Φιλελευθέρων από το 1923, έχει ιδρύσει το 1935 το Δημοκρατικόν Κόμμα και εκλέγεται βουλευτής με το Δημοκρατικό Συνασπισμό, συνεργαζόμενος με τους Αλ. Παπαναστασίου και Γ. Καφαντάρη. Γράφει ο **Καθηγητής Γιώργος Αναστασιάδης**.



62 **ΑΡΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ (1914) ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΚΑΤΑΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ (1928)**

«Σκοπός του Συλλόγου είναι η εκγύμνασις ισχυράς ομάδας αποτελουμένης εκ πασών των κοινωνικών τάξεων... Ο Σύλλογος εορτάζει την 25ην Μαρτίου ημέραν του Ευαγγελισμού, της απελευθερώσεως της Ελλάδος υπό του τουρκικού ζυγού». Πρώτος πρόεδρος ορίστηκε ο Μήνως Κυδωνάκης και ως χώρος στέγασης ένα μικρό δωματιάκι στην περιοχή της Καμάρας. Γράφει ο **ιστορικός Δημήτρης Γόλης**.



68 **Ο ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΝΟΣ ΚΑΙ Η ΟΙΚΙΑ ΤΟΥ ΚΕΜΑΛ ΑΤΑΤΟΥΡΚ**

Η οικία στην οποία γεννήθηκε ο Κεμάλ Ατατούρκ, στην οδό Αποστόλου Παύλου, στη Θεσσαλονίκη δωρίθηκε στην Τουρκική Δημοκρατία από το Δήμο Θεσσαλονίκης το 1937, με πρωτοβουλία του δημάρχου Νικολάου Μάνου. Γράφει ο **Ευάγγελος Χεκίμογλου**.

ΤΕΧΝΗ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΑ

Ψηλαφώντας τις επιγραφές της Αγίας Σοφίας με κριτικό μάτι.



72 **Η ΧΡΟΝΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΝΑΟΥ ΤΗΣ ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΕΠΙΓΡΑΦΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ**

Το θέμα γύρω από τη χρονολόγηση του ναού της Αγίας Σοφίας εξακολουθεί να παραμένει ανοικτό, μολονότι τα τελευταία εκατό χρόνια καταπιάστηκε με το μνημείο αυτό της Θεσσαλονίκης πληθώρα ερευνητών και γράφτηκαν δύο διδακτορικές διατριβές. Εξετάζοντας αναλυτικά τα επιγραφικά δεδομένα του ναού ο **Καθηγητής Γιώργος Βελένης** προτείνει νέες λύσεις με ένα κείμενο που θα ανταμείψει τον προσεκτικό αναγνώστη.

ΟΤΑΝ ΤΟ ΤΡΕΝΟ ΠΕΡΝΟΥΣΕ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

Ο ειδικός στη σιδηροδρομική ιστορία *Δ.Ι. Παπαδημητρίου* καταθέτει τα πορίσματα των μελετών του.



ΤΟ ΤΡΑΙΝΟ ΤΗΣ ΜΙΚΡΑΣ ΣΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΠΟΛΕΜΟΥ (1915-1918) — 84

Κι όμως! Περνούσε τραίνο μέσα από την πόλη. Η σιδηροδρομική αυτή γραμμή αποσπόταν από σημείο της γραμμής του Ενωτικού (J.S.C.) στην περιοχή τράνζιτο του λιμένα και διερχόμενη δια μέσου της πόλης κατέληγε ανατολικά, στην περιοχή της Μίκρας. Κατασκευάστηκε από τους Γάλλους, είχε μήκος 13 χιλιόμετρα και 237 μέτρα και ολοκληρώθηκε στο τέλος Ιανουαρίου του 1916. Η γραμμή διέσχιζε κατά μήκος την παραλιακή λεωφόρο, περνούσε μπροστά από το Λευκό Πύργο, όπου διασταυρωνόταν με την τροχιοδρομική γραμμή του Τμήματος Εξοχών, και συνέχιζε από τις σημερινές οδούς Νικολάου Γερμανού και Κωνσταντινουπόλεως.



ΜΠΑΛΕΣ, Ο ΠΡΩΤΟΣ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ — 96

Η σιδηροδρομική γραμμή που οδηγούσε στο σταθμό "Θεσσαλονίκη-Πόλη" (Salonique-Ville) χρησιμοποιούνταν ως γραμμή περιαστικού σιδηροδρόμου για την επικοινωνία των προσφυγικών συνοικισμών Επταλόφου, Νέας Μενεμένης, Χαρμάνκιοϊ, Νέου Κορδελιού, Μαγνησίας (Αραπλή) και των άλλων επεκτάσεων της πόλης που δημιουργήθηκαν στην ευρύτερη περιοχή ως το 1924. Έμεινε γνωστή με το όνομα μπανλιέ ή μπαλέ, προφανώς από την παραφθορά της γαλλικής λέξεως (la) banlieue που σημαίνει προάστιο.



ΑΠΟ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΣΤΑ ΣΚΟΠΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΖΙΒΕFTCHE ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΣΚΟΠΙΑ ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΒΙΤΣΑ — 102

Η λειτουργία του τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης-Σκοπίων ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1873 -αποκλειστικά σε έδαφος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας- και στο τέλος του επόμενου χρόνου επεκτάθηκε μέχρι τη Μητροβίτσα. Ήταν η πρώτη σημαντική ευρωπαϊκή επένδυση στο μακεδονικό ευρύτερο χώρο. Διασχίζουμε τη γραμμή με βάση ένα οδοιπορικό του έτους 1912.



Ο ΝΕΟΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ — 128

«...Ο σημαντικότερος σιδηροδρομικός κόμβος της χώρας μας είναι σήμερα αναμφισβητήτως η Θεσσαλονίκη. Τέσσερις διαφορετικών κατευθύνσεων γραμμές διέρχονται από εδώ». Ειπώθηκε από τον υπουργό που εγκαινίασε το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό Θεσσαλονίκη στα 1959. Πολύ μακριά για να το θυμόμαστε και πολύ νωρίς για να το έχουμε ξεχάσει. Ήταν τότε που ο «παλαιός» σταθμός καταργήθηκε κι έμεινε μόνο στις επιγραφές των λεωφορείων να θυμίζει μια άγνωστη εποχή.

«TRAM-TRAIN»

«TRAM-TRAIN». Ο μόνος τρόπος που απομένει για την διέλευση του σιδηροδρόμου μέσα από την πόλη είναι η χρησιμοποίηση ενός ευέλικτου επιφανειακού μέσου σταθερής τροχιάς διαμπερούς κυκλοφορίας συνδυασμένης προαστιακής και αστικής μεταφοράς, δηλαδή ενός προαστιακού τραμ.

Η ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΛΥΣΗ: «ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ ΤΡΑΜ» (TRAM-TRAIN) — 144

Γράφει ο πρώην διευθυντής του ΟΣΕ **Γιάννης Μαγκανάρης**.



Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΗΜΕΡΑ

Ο σιδηρόδρομος είναι πολύ σοβαρή υπόθεση όχι μόνο για το παρελθόν, αλλά και για το μέλλον των συγκοινωνιών. Συμβολή του *Επίκουρου Καθηγητή Χρήστου Πυργίδη*.

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΩΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ — 154

Στο κείμενο ο αναγνώστης θα βρει τις κατηγορίες των σιδηροδρόμων και μία συνοπτική αλλά πλήρη αναφορά στα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματά τους, μαζί με τη σχετική ορολογία.



ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ — 162

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος αποτελεί, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και τη διεθνή πρακτική, ένα ηλεκτροκίνητο, συνήθως, σιδηροδρομικό μέσο μεταφοράς με χαρακτηριστικά προσαρμοσμένα για την εξυπηρέτηση κύρια των μετακινήσεων μεταξύ κατοικίας και εργασίας, στα όρια επιρροής των μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων (προάστια και δορυφορικά περιφερειακά κέντρα). Η παρούσα μελέτη έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση της εφικτότητας δημιουργίας νέων και αναβάθμισης υφιστάμενων υπηρεσιών προαστιακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλονίκη / Κεντρική Μακεδονία, σε υπάρχουσα υποδομή. Η έρευνα επικεντρώνεται σε δύο άξονες μετακινήσεων: Στον άξονα Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Κατερίνης - Λεπτοκαρυάς - (Πλαταμώνα) μήκους 115,2 km και στον άξονα Θεσσαλονίκης- Πλατέος - Βέροιας - Νάουσας - Σκύδρας μήκους 98,6 km.



ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Μας γράφουν οι εκλεκτοί αναγνώστες μας Ιωάννης Μαυρόπουλος, Γιάννης Βεζύρογλου και Χρήστος Βάμβαλης. — 186

In memoriam

Από τον Ε.Α. Χεκίμογλου

"Το μεγαλύτερο αγαθό που έχει ο άνθρωπος είναι η ελευθερία. Εγώ το κατέχω. Και αυτό το υλικό αγαθό μού είναι αρκετό για να ζήσω και να συνεχίσω να πορεύομαι"*

Νίκος Ψυρούκης (1926-2003)

Για τη γενιά που εγκοινωνίσθηκε στα χρόνια 1970-1980 ο ιστοριογράφος Νίκος Ψυρούκης υπήρξε θρύλος. Ο ίδιος, βέβαια, δεν είχε καμία σχέση με τους θρύλους. Υπήρξε υλιστής, ελεύθερος και αγωνιζόμενος πνευματικός δημιουργός, μοναδικό ίσως παράδειγμα κατ' επάγγελμα ιστοριογράφου που έζησε χωρίς καμία απολύτως εξάρτηση από το κράτος σε μια κρατικοδίαιτη χώρα. Απέφυγε σχολαστικά να ενταχθεί στην κρατική γραφειοκρατία ή στο ακαδημαϊκό πλαίσιο, ακριβώς για να διατηρήσει την ελευθερία της σκέψης του. Ήταν ανθρώπινος, γήινος, μανιώδης καπνιστής, ευγενικός συζητητής και του άρεζε η μηλόπιτα. Αν και υπήρξε μάλλον ο ευφυέστερος και πιθανώς ο εντιμότερος άνθρωπος που γνώρισα, εκ πρώτης όψεως δεν είχε τίποτε να κάνει με θρύλο. Θρύλο τον κατέστησαν οι ιστοριογραφικές αναλύσεις του για τη Μικρασιατική καταστροφή, το ελληνικό παροικιακό φαινόμενο, τη Δικτατορία της 4ης Αυγούστου, την ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας (1940-1974), την αποικιοκρατία και τον νεοαποικισμό, που υπήρξαν μοναδικές και ανεπανάληπτες. Οι σπάνιες δημόσιες ομιλίες του (θυμάμαι εκείνες στη Θεσσαλονίκη και στη Βέροια στα 1975) συγκέντρωναν τεράστιο κοινό, που μέσα από το πολιτικό κλίμα της εποχής αναζητούσε απαντήσεις σε πολύπλοκα ερωτήματα, που ακόμη εκκρεμούν.

Γεννήθηκε και μεγάλωσε στην Αίγυπτο, σπούδασε στορία στο πανεπιστήμιο της Πράγας κι εγκαταστάθηκε στην Ελλάδα στα 1961. Τα βιβλία του κατέκτησαν το αναγνωστικό κοινό μετά το 1973, ενώ στην επόμενη δεκαετία η ζήτηση ήταν τόσο μεγάλη, ώστε "είχαν βγει στο πλασελίκι", όπως έλεγε ο ίδιος. Αλλά η ελευθερία της σκέψης του κρίθηκε άξια τιμωρίας από ένα τμήμα του πολιτικού κόσμου και μάλιστα όχι το τμήμα το οποίο αντιπάλευε, αλλά εκείνο από το οποίο προερχόταν.

Ο Νίκος Ψυρούκης ανέπτυξε τη θεωρία της "συλλογικής αστικής γραφειοκρατικής τάξης" με συνέπεια μεγαλύτερη από νεομαρξιστές ιστορικούς διεθνούς φήμης και προβολής. Η κατάρρευση των λεγομένων σοσιαλιστικών χωρών επιβεβαίωσε πλήρως τη θεωρία του. Αλλά στο μεταξύ, όλοι εμείς που ανδρωθήκαμε με τα βιβλία του είχαμε πλέον καταλάβει τις θέσεις μας στην κοινωνία, που κάποτε θέλαμε την αλλαγή της. Οι παλαιοί μαθητές του και οι σύντροφοί του στην οργάνωση "Φίλοι Νέων Χωρών" δίδασκαν ήδη στα πανεπιστήμια ή είχαν μεταβληθεί σε στελέχη της "συλλογικής γραφειοκρατικής τάξης". Όσοι αναζητούσαν την ανατροπή του κόσμου, εργάζονταν ήδη για τη διατήρησή του. Η κυκλοφορία των βιβλίων του Ψυρούκη μπλοκαρίστηκε. Ακόμη και η πενιχρή σύνταξή του αμφισβητήθηκε.

Διαβάζοντας σήμερα ξανά τα είκοσι πέντε βιβλία του Νίκου Ψυρούκη, αντιλαμβάνεται κανείς ότι το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε ανάμεσα στη συγγραφή τους και το παρόν όχι μόνο δεν μείωσε αλλά μεγάλωσε την αξία τους. Ο αναγνώστης μπορεί να διαφωνήσει ή να διατηρήσει επιφυλάξεις για τη μέθοδο και τα πορίσματά του. Δεν μπορεί, όμως, να παραγνωρίσει ότι πρόκειται για έργο που άνοιξε ορίζοντες στην ιστοριογραφία και -κυρίως- για έργο που βασίστηκε στην έμπρακτη αγάπη της ελευθερίας.

* Απόσπασμα από συνέντευξη του Νίκου Ψυρούκη στο Λεωνίδα Βατικιώτη (2001)

*Ο πρίγκιπας των εκδοτών**

Ανδρέας Μιχάλης (1946-2003)



Ας με συγχωρέσουν οι σύγχρονοι, αλλά το σημείωμα αυτό γράφεται για τους μελλοντικούς αναγνώστες που θα αναδιφήσουν στις σημερινές εφημερίδες, όπως εμείς αναδιφούμε στις παλιές αναζητώντας μικρούς θησαυρούς μνήμης. Σημείωσε, λοιπόν, μελλοντικέ αναγνώστη: έχουμε την τύχη να ζούμε σε μια πόλη με πολλές εκδόσεις, εργατικούς συγγραφείς και μορφωμένο αναγνωστικό κοινό. Σε μια πόλη που τα μειονεκτήματα και η εσωστρέφειά της δεν φτάνουν για να κρύψουν τη ζωτικότητα και τη δημιουργία που αναβλύζει.

Το μεσημέρι της Κυριακής 14 Δεκεμβρίου 2003 αυτός ο κόσμος της δημιουργίας συγκεντρώθηκε σύσσωμος στην Αγία Σοφία για να αποχαιρετίσει τον ευπατρίδη του, τον Ανδρέα Μιχάλη. Ο «πρίγκιπας των εκδοτών», όπως τον χαρακτήρισαν οι συνάδελφοί του, εγκατέλειψε αιφνιδίως τα εγκόσμια σε ηλικία μόλις 57 ετών, αφού έφερε στο φως (με σκληρή εργασία τριάντα χρόνων), αμέτρητα επιστημονικά πονήματα θεσσαλονικέων ερευνητών. Αν δεν είχατε ακούσει το όνομα του Ανδρέα Μιχάλη, φταίει η σεμνότητά του. Ο εκδοτικός οίκος University Studio Press, που δημιούργησε, βρίσκεται στην κορυφή των ελληνικών εκδόσεων και είναι γέννημα - θρέμμα Θεσσαλονίκειος. Χιλιάδες τίτλοι επιστημονικών βιβλίων και περιοδικών –ανάμεσα στα οποία και η «Θεσσαλονικέων Πόλις»- γεννήθηκαν στα στούντιό του και τυπώθηκαν στα τυπογραφεία του. Ο Ανδρέας υπήρξε ο κορυφαίος τελετουργός του θαυμαστού και επαναλαμβανόμενου μυστηρίου της γέννησης βιβλίων, όχι μόνον ο καθοδηγητής αλλά και ο αγαπημένος των συνεργατών του.

Ήταν ο εκδότης μου. Η σχέση ανάμεσα στο συγγραφέα και τον εκδότη είναι από τις πιο περίπλοκες. Πιο εμπιστευτική από όσο η σχέση ανάμεσα στον εξομολογητή και τον εξομολογούμενο. Πιο επικίνδυνη από όσο η σχέση μεταξύ φίλων. Αρκεί μία λεπτομέρεια, μία σταγόνα μελάνης, μια αβλεψία στον τίτλο, μία αστοχία στην εικονογράφηση, μία στιγμή αβελτηρίας σε κάποια αισθητική επιλογή - και τελείωσε. Το όνειρο της λαμπρής έκδοσης θρυμματίζεται. Το βιβλίο τραυματίζεται πριν ακόμη γεννηθεί.

Ο γενναιόδωρος, χαμογελαστός και πανέξυπνος Ανδρέας δεν απογοήτευσε ποτέ κανέναν συγγραφέα. Ορθότερα: Και ποιος συγγραφέας δεν έγινε φίλος του; Δεν θα βρείτε κανένα βιβλίο του εκδοτικού οίκου του που να μην εκπληρώνει τα κριτήρια της άριστης έκδοσης. Και το κυριότερο: Τα περισσότερα έργα που αφορούν την ιστορία της Θεσσαλονίκης φέρουν τη σφραγίδα του. Δεν θέλω να σκέφτομαι σε ποια κατάσταση θα βρισκόταν η τοπική ιστοριογραφία, χωρίς τη φροντίδα, την εμψύχωση και την αγάπη του Αντρέα απέναντι σε γνωστούς και άγνωστους ιστοριογράφους.

Ο πρίγκιπας των εκδοτών έσβησε χαμογελώντας, όπως έζησε. Όσοι τον γνώρισαν τον αγάπησαν. Για όσους τον αγάπησαν, ο θάνατός του υπήρξε βαθύ πλήγμα. Η Θεσσαλονίκη χωρίς τον Ανδρέα Μιχάλη έγινε φτωχότερη. Η Θεσσαλονίκη με το παράδειγμα του Ανδρέα Μιχάλη έγινε πλουσιότερη. Μελλοντικέ αναγνώστη, δεν πρόκειται για αντίφαση. Έτσι συμβαίνει με τους πρίγκιπες της δημιουργίας. Έτσι είναι αυτή η πόλη.

* «Μακεδονία», 16.12.2003

Πολιτική και κοινωνική ιστορία της Θεσσαλονίκης



Toutounjias, οι «Κάρμεν» της Θεσσαλονίκης

Οι εβραίες καπνεργάτριες: Φύλο, οικογένεια και κοινωνικοί αγώνες[1]

Gila Hadar

Ki ermozo ke tu iakishi
Esto vistidiko belo
Pareses una kontessa
Kuando sales del tutun

Πόσο ωραία σου ταιριάζει
Αυτό το μπλε φορεματάκι
Με κοντέσα μοιάζεις
Σαν βγαίνεις από το καπνομάγαζο[2]

Στα τέλη του 19ου αιώνα και μέχρι το τέλος της οθωμανικής περιόδου (1912) η Θεσσαλονίκη ευημερούσε ως ένα μεγάλο εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο. Εντόπιοι επιχειρηματίες, σε συνεργασία με τράπεζες και εταιρείες από την Ευρώπη, πραγματοποίησαν μεγάλες επενδύσεις σε εργοστάσια και συγκοινωνιακές υποδομές. Μία από τις κύριες βιομηχανίες της Θεσσαλονίκης υπήρξε η επεξεργασία του καπνού, όπου οι περισσότεροι εργαζόμενοι ήταν Εβραίοι, ανάμεσά τους χιλιάδες γυναίκες και κορίτσια.

Σε αυτή τη μελέτη θα εξεταστεί η δημιουργία ταξικής και εθνικής συνείδησης μεταξύ των εβραίων καπνεργατριών στη Θεσσαλονίκη. Θα ερευνηθεί πώς επέδρασε στον αυτοπροσδιορισμό τους η έξοδός τους στην εργασία και πώς όλα αυτά συνδέθηκαν με την οικογένεια και τα κοινοτικά και εθνοτικά χαρακτηριστικά της Εβραϊκής Κοινότητας της Θεσσαλονίκης. Για τον σκοπό αυτό έχουν χρησιμοποιηθεί εβραϊκές εφημερίδες στη γλώσσα λαντίνο από το τέλος του 19ου αιώνα μέχρι το τέλος του 1940, το αρχείο της Εβραϊκής Κοινότητας της Θεσσαλονίκης[3], συνεντεύξεις, τραγούδια, φωτογραφίες καπνεργοστασίων, βιβλία και άρθρα.

Το πρώτο εργατικό συνδικάτο στη Θεσσαλονίκη το ίδρυσαν καπνεργάτες. Μετά την επανάσταση των Νεοτούρκων και την πρώτη απεργία στην πόλη (Αύγουστος 1908), δημιουργήθηκε το «Σωματείο των Καπνεργατών» που αποτελούσε μέρος της «Σοσιαλιστικής Ομοσπονδίας». Το νέο καθεστώς επέτρεπε τη δημιουργία ενώσεων υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Αυτό ερμηνεύτηκε από τους εργάτες ως πρόσκληση σε πολιτική δραστηριότητα και ως υπόσχεση για ισότητα σε όλους τους τομείς της ζωής. Από τον πρώτο κιόλας χρόνο της λειτουργίας του «Σωματείου των Καπνεργατών» συμμετείχαν σε αυτό και εργάτριες - αν και δεν έπαιρναν ενεργό μέρος στη διοίκηση και στις επιτροπές διαπραγμάτευσης με τους εργοδότες. Στην πρώτη απεργία στη Θεσσαλονίκη το 1908 συμμετείχαν 10.000 καπνεργάτες από όλες τις εθνότητες[4]. Στην απεργία του 1913 συμμετείχαν 3.000-4.000 εργάτες και εργάτριες, στην μεγάλη τους πλειοψηφία Εβραίοι, οργανωμένοι στο «Σωματείο των Καπνεργατών»[5].

Το γεγονός ότι η καπνοβιομηχανία υπήρξε εύφορο έδαφος για τις νέες ιδέες και ότι οι καπνεργάτες/τριες είχαν το πιο δραστήριο σωματείο και με ηγετικό ρόλο στον σοσιαλιστικό αγώνα στην πόλη υπήρξε αποτέλεσμα τριών κυρίως παραγόντων: του σχετικά μεγάλου αριθμού εργατών και εργατριών που δούλευαν κάτω από την ίδια στέγη, της εποχιακότητας της εργασίας, που άφηνε στους εργάτες πολύ χρόνο για πολιτικές και κοινωνικές δραστηριότητες και των συνθηκών απασχόλησης κατά τη διαλογή και το άπλωμα των φύλλων του καπνού.

Το καπνεργοστάσιο «Ρεζί» («Regie Cointeresse des Tabacs de l'Empire Ottoman») ήταν ο μεγαλύτερος εργοδότης στη Θεσσαλονίκη. Οι εργάτες/τριες δούλευαν στο εργοστάσιο αυτό στη διαλογή και τη συσκευασία των καπνών. Διέλυαν τα πακέτα του καπνού, ταξινομούσαν τα φύλλα του σύμφωνα με το μέγεθος, το χρώμα και την ποιότητα και «ρολάρανε» τα καπνά σε τσιγάρα. Όσο υπήρχε μεγάλη ζήτηση στη διεθνή αγορά, τα καπνομάγαζα μπορούσαν να πληρώνουν υψηλότερα ημερομίσθια από τις υφαντουργίες. Η φήμη που είχαν οι νέες εβραίες γυναίκες ως καλές εργάτριες, η οικονομική ανάγκη να βοηθήσουν την οικογένειά τους και η τάση των εργοδοτών να ελαχιστοποιούν τα έξοδα και να μεγιστοποιούν τα κέρδη είχαν ως αποτέλεσμα αυτοί να βασίζουν την παραγωγή τους στις νέες γυναίκες. Πέρα από αυτό, οι εταιρείες προσπαθούσαν να προσλαμ-



Καπνομάγαζο της Θεσσαλονίκης. Μουσείο Beit Hutfuzot, αρ. 1904



Προσφορά της Μπέρτα Ματαράσο από τη Χάιφα. Η μητέρα και οι θείες της εργάζονται σε καπνοχώραφο. Οι άντρες είναι ο σύζυγος μιας των αδελφών και ο αδελφός του

βάνουν ανύπαντρες γυναίκες τις οποίες, λόγω της οικογενειακής μορφής της εβραϊκής κοινωνίας, θεωρούσαν υπάκουες και ήσυχες, αφού τόσο στο σπίτι όσο και στη δουλειά ήταν υπό την κυριαρχία της οικογένειας. Οι εργαζόμενοι δεν ήταν άγνωστοι μεταξύ τους. Πατεράδες, μητέρες, νύφες, γαμπροί, αδελφοί, αδελφές, εξάδελφοι, εξαδέλφες και όλο το υπόλοιπο σόι και οι γείτονες δούλευαν ο ένας πλάι στον άλλο, ώστε οι εργαζόμενες νέες ποτέ δεν έπαυαν να είναι υπό οικογενειακή επιτήρηση[6]. Οι μεγαλύτερες αδελφές έφερναν στη δουλειά τις μικρότερες, πολλές φορές ηλικίας 8-10 χρόνων, βάζοντάς τες παπούτσια με τακούνια και ψεύτικο στήθος, για να φαίνονται μεγαλύτερες από την πραγματική ηλικία τους, ώστε να μπορέσουν να προσληφθούν και να μη γυρίζουν στους δρόμους[7].

Η διοίκηση τόσο των εργοδοτών όσο και των εργατικών σωματείων ήταν βασισμένη σε οικογενειακούς δεσμούς. Οι εργοδότες αξιοποιούσαν τις οικογενειακές σχέσεις, για να επιβάλλονται πιο εύκολα στις γυναίκες στον χώρο της δουλειάς. Την εργασία των κοριτσιών στο εργοστάσιο θεωρούσε η οικογένεια ως επέκταση της δουλειάς στο σπίτι. Ορισμένες ταξινομούσαν τα φύλλα του καπνού, άλλες τα περνούσαν σε θηλιές και άλλες τα κρεμούσαν για να στεγνώσουν. Η εργασία συνεχιζόταν 14-16 ώρες σε χώρο στεγνό και σκοτεινό, σε υπόγεια χωρίς παράθυρα και αερισμό, για να μην αλλοιωθεί η ποιότητα του καπνού. Η σκόνη του καπνού στον αέρα προξενούσε ερεθισμούς στα μάτια και πονοκεφάλους, πνευμονικές δυσλειτουργίες, πόνο στην πλάτη, πνευμονία ακόμη και φυματίωση[8].

Οι εργάτριες ήταν καθισμένες σε κύκλους ή σε σειρές και μπρος στα πόδια τους απλωνόταν μία στοίβα καπνού για ταξινόμηση σε καλάθια[9]. Σε αντίθεση με τα υφαντουργεία, όπου ο θόρυβος των αργαλειών δεν επέτρεπε συζητήσεις στον χώρο δουλειάς, στα καπνεργοστάσια βασίλευε ησυχία. Έτσι, οι εργάτριες μπορούσαν να συζητήσουν για κάθε θέμα, μεταξύ άλλων και για τα όνειρά τους για γαμπρό, σπιτικό και οικογένεια, όνειρα που δεν θα μπορούσαν να τα πραγματοποιήσουν χωρίς το μπαούλο τους να είναι γεμάτο προικιά (οικιακά σκεύη, ρούχα, σεντόνια). Στις συζητήσεις των κοριτσιών έμπαιναν και θέματα κοινωνικά ή πολιτικά: το χαμηλό μεροκάματο, η διαφορά ανάμεσα στα μεροκάματα των αντρών και των γυναικών ακόμη και για την ίδια δουλειά, οι συνθήκες ζωής στους εργατικούς συνοικισμούς, σε αντιδιαστολή με τις αστικές οικογένειες στο κέντρο

της πόλης. Η εργασία στα καπνά ήταν εποχιακή, 4-5 μήνες τον χρόνο (από το τέλος του χειμώνα και κατά τη διάρκεια της άνοιξης). Οι καπνεργάτες περίμεναν με αγωνία την αρχή της νέας περιόδου και συνεισέφεραν στο ταμείο ανεργίας και βοήθειας για τους απεργούς: «un gruppo de lavoradores de la Regie, Baruh i Shmuel Chafan i Yosef Najari, lavoradores de tutun, por su entrada en el lavoro despues de 7 mezes de batalik» («Ομάδα εργατών του εργοστασίου «Ρεζί», οι Μπαρούχ και Σαμουέλ Σαφάν και ο Γιοσέφ Νατζαρί, για την είσοδό του στη δουλειά μετά από 7 μήνες ανεργίας»)[10].

Οι άντρες απασχολούνταν κυρίως με καλής ποιότητας καπνά («Μπασί Μπαλί»), ενώ οι γυναίκες ταξινομούσαν τα καπνά κατώτερης ποιότητας: «Μπασμά», «Πασταλτζί», «Μυρωδάτο», «Καμπά Κουλάκ» κ.τ.λ. Ακόμη και για την ίδια δουλειά τα κορίτσια έπαιρναν το μισό μέχρι το ένα τρίτο του μεροκάματου των αντρών, δηλαδή το μεροκάματο οριζόταν σύμφωνα με το φύλο και όχι σύμφωνα με τη δουλειά[11].

Το 1911 απήργησε το προσωπικό του εργοστασίου «Ρεζί», 400 εργάτριες και 90 εργάτες. Τα αιτήματα των εργατών ήταν: η τιμαριθμική αναπροσαρμογή του ημερομισθίου, η πρόσληψη μόνο εργατών οργανωμένων στο σωματείο, ο καθορισμός του ημερομισθίου με βάση τις ώρες εργασίας και όχι τη νόρμα και η μείωση των ωρών εργασίας σε 7-8 το χειμώνα και 10-11 το καλοκαίρι. Επίσης, ζητούσαν να μην κάνουν οι άντρες «γυναικείες» δουλειές και να μην ταξινομούν («dispijar») τα καπνά μαζί με κοπέλες. Έτσι, θα εξασφαλιζόταν δουλειά και για τους άντρες και για τις γυναίκες. Η απεργία έληξε ύστερα από παρατεταμένες διαπραγματεύσεις μεταξύ του σωματείου και των εργοδοτών. Αλλά, ενώ διατηρήθηκε το μεροκάματο των αντρών, μειώθηκε το μεροκάματο των γυναικών. Όταν οι κοπέλες κατάλαβαν ότι τις «ρίξανε», απαίτησαν να διεξαγάγουν οι ίδιες διαπραγματεύσεις. Οι εργοδότες αρνήθηκαν και τα κορίτσια κήρυξαν δική τους απεργία. Οι άντρες που έφτασαν στην είσοδο του εργοστασίου βρήκαν τις πόρτες κλειστές και την επιγραφή «Απεργία για τις γυναίκες και λοκάουτ για τους άντρες»[12].



Εκδρομή στο δάσος του Κουρί ομάδας νέων εβραίων κομμουνιστών. Μία από τις κοπέλες κρατά ψηλά την εφημερίδα της κομμουνιστικής νεολαίας. Η κοπέλα στα δεξιά είναι η Ρόζα, που συνελήφθη το 1933. Η φωτογραφία προέρχεται από το οικογενειακό λεύκωμα της Φλορ Εσκεναζί Σαφάν, που πέθανε τον Μάιο του 2000

Ο αγώνας των κοριτσιών για δικαιότερο μεροκάματο επιτάχυνε την είσοδο γυναικών σε σοσιαλιστικές κινήσεις. Οι καπνεργάτριες ήταν οι πρώτες που συνέστησαν δικό τους τομέα στο «Σωματείο των Καπνεργατών». Ο τομέας αυτός δημιουργήθηκε, αφού οι κοπέλες απέδειξαν την αποφασιστικότητα και τη δύναμή τους στους δρόμους και τα εργοστάσια, όχι μόνο προς τους εργοδότες αλλά και προς τους άντρες συναδέλφους τους, οι οποίοι σε περιόδους κρίσης, είτε σε διαπραγματεύσεις για το ύψος του μεροκάματου είτε σε απολύσεις, δεν δίσταζαν να «θυσιάσουν» τις κοπέλες. Σε κάθε εργοστάσιο στο οποίο αισθάνονταν ότι είτε οι εργοδότες είτε το σωματείο προσπαθούσαν να τις αδικήσουν, οι σαλονικιώτισσες καπνεργάτριες αντιδρούσαν με απεργίες και διαδηλώσεις. Οι νεαρές καπνεργάτριες αποτελούσαν μέρος της εργατικής τάξης και συμμετείχαν στους αγώνες της, επειδή στους χώρους παραγωγής συνειδητοποιούσαν τα δικαιώματά τους. Η προσωπικότητά τους μεταβαλλόταν, έστω για ένα σύντομο χρονικό διάστημα (μέχρι να παντρευτούν), και απαιτούσαν δικαιώματα και συμμετοχή όχι μόνο στις αποφάσεις στον χώρο της δουλειάς αλλά και στα εργατικά σωματεία.

Οι καπνεργάτριες ήταν οι πρώτες γυναίκες που έσπασαν το φράγμα ανάμεσα στον ιδιωτικό και τον δημόσιο χώρο. Μέχρι τις διαδηλώσεις του 1911 σπάνια εμφανίζονταν γυναίκες στους δρόμους της Θεσσαλονίκης. Μεγάλη ψυχρολουσία για πολλούς υπήρξαν όχι μόνο τα πολιτικά και κοινωνικά μηνύματα αλλά και το γεγονός ότι στις διαδηλώσεις συμμετείχαν και γυναίκες και παιδιά. Για λίγες ώρες οι δρόμοι της Θεσσαλονίκης κατελήφθησαν από χιλιάδες εργάτες και εργάτριες με τις οικογένειές τους - γεγονός που αποτελούσε όχι μόνο επίδειξη ισχύος αλλά και απειλή για τη δημόσια τάξη και την κοινωνική δομή. Γυναίκες που απαιτούσαν ισότητα στα εργοστάσια συνιστούσαν απειλή για τα συμφέροντα των εργοδοτών. Αλλά γυναίκες που διαδήλωναν στους δρόμους αποτελούσαν απειλή και για τον τρόπο ζωής και την ηθική: «η βασιλοπούλα είχε βγει από το σπίτι»[13].

Οι προσπάθειες των εργοδοτών να διασπάσουν την ενότητα του εργατικού σωματείου πήραν πολλές μορφές. Αφού απέτυχαν στην απόπειρα να αντικαταστήσουν εργάτες με εργάτριες, προσπάθησαν να αντικαταστήσουν τις εβραίες εργάτριες που ήταν οργανωμένες στο σωματείο με άλλες εβραίες εργάτριες, ανοργάνωτες. Επιχείρησαν να εισαγάγουν τις αντικαταστάτριες στα εργοστάσια μεταμφιεσμένες σε μουσουλμάνες με φερετζέ. Η απόπειρα δεν πέτυχε, γιατί οι γυναίκες που απεργούσαν ξεσκέπασαν τις μεταμφιεσμένες εργάτριες και συνέστησαν επιτροπές με σκοπό να διαφυλάξουν την εργατική ενότητα[14].



Μετά την ένταξη της Θεσσαλονίκης στην Ελλάδα, τον Οκτώβριο του 1912, ο ταξικός αγώνας πήρε και εθνική μορφή. Οι απεργίες και οι διαδηλώσεις είχαν επακόλουθα πέρα από την κοινωνική τάξη και το φύλο. Ορισμένοι μωαμεθανοί εργοδότες προσπάθησαν να κτυπήσουν το σωματείο, που τα μέλη του ήταν στην πλειοψηφία Εβραίοι. Τον Δεκέμβριο του 1912 η εταιρεία «Χασάν Ακίφ» ανακοίνωσε ότι στο μέλλον θα προσλαμβάνει μόνο έλληνες εργάτες, δηλαδή όχι Εβραίους. Η απειλή δεν πραγματοποιήθηκε, επειδή οι χριστιανοί και οι μωαμεθανοί εργάτες, που ήταν οργανωμένοι στα ιδιαίτερά τους σωματεία, έδειξαν αλληλεγγύη στους εβραίους εργάτες[15]. Οι προσπάθειες να διασπάσουν τις εργάτριες αντιμετωπίστηκαν διαφορετικά από τους Εβραίους, τους μωαμεθανούς και τους χριστιανούς. Στη μεγάλη απεργία του 1914 οι εργάτριες τράβηξαν πάλι τους φερετζέδες από απεργοσπάστριες, μόνο που αυτή τη φορά δεν επρόκειτο για μεταμφιεσμένες Εβραίες, αλλά για πραγματικές μωαμεθανές από τα χωριά των καπνοκαλλιεργητών. Οι γυναίκες αυτές, που δεν ήταν οργανωμένες σε σωματεία, έκαναν και «αντρικές» δουλειές ταξινόμησης και δούλευαν για ασήμαντο μεροκάματο πείνας. Επειδή τράβηξαν τον φερετζέ από μωαμεθανές, η χωροφυλακή συνέλαβε 9 εβραίες καπνεργάτριες για προσβολή του θρησκευτικού αισθήματος των μουσουλμάνων[16].

Οι απεργίες και οι διαδηλώσεις που έγιναν τις κρίσιμες μέρες του Α΄ Παγκόσμιου πολέμου δημιούργησαν κρίση στις σχέσεις Εβραίων, μωαμεθανών και χριστιανών που κατοικούσαν στην πόλη. Οι χριστιανοί έβλεπαν την απεργία ως προσπάθεια υπονόμευσης της ελληνικής κυριαρχίας, δεδομένου ότι τα καπνά ήταν το κύριο εξαγωγικό προϊόν της Μακεδονίας και σημαντική πηγή εσόδων για το κράτος. Οι αντισημιτικές εφημερίδες «Νέα Αλήθεια» και «Μακεδονία» αφενός ονόμαζαν τους έλληνες απεργούς «πατριώτες», αφετέρου κατηγορούσαν τους εβραίους απεργούς και γενικά την Εβραϊκή Κοινότητα ότι προσπαθούσαν να υπονομεύσουν την αναγνώριση της Θεσσαλονίκης ως ελληνικής πόλης. Παρόμοια κατάσταση δημιουργήθηκε αργότερα στις απεργίες του 1936, όταν η εφημερίδα «Ταχυδρόμος» κατηγόρησε την εβραϊκή μειονότητα (πλέον) της Θεσσαλονίκης για έλλειψη πατριωτισμού και υπονόμευση της δημόσιας τάξης[17].

Κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου η κατάσταση άλλαξε από πολλές απόψεις. Το 1924 οι τιμές του καπνού αυξήθηκαν, διότι οι μωαμεθανοί καπνοκαλλιεργητές αναγκάστηκαν να εκπατριστούν στην Τουρκία, μετά τη συμφωνία για την ανταλλαγή πληθυσμών της Συνθήκης της Λοζάνης και λόγω ζημιών από χαλάζι. Στους οργανωμένους εβραίους καπνεργάτες προστέθηκαν οι χριστιανοί πρόσφυγες της Μικράς Ασίας. Σε πολλές απεργίες και διαδηλώσεις εβραίοι και χριστιανοί εργάτες βρέθηκαν πλάι-πλάι. Η ελληνική κυβέρνηση, υπό την πίεση ελλήνων και αμερικανών καπνέμπορων, επέτρεψε την εξαγωγή ακατέργαστου καπνού, αυξάνοντας σημαντικά την ανεργία τόσο στους Εβραίους όσο και στους χριστιανούς[18].

Διαφήμιση για την προβολή της «Κάρμεν» στον κινηματογράφο «Τιτάνια» της Θεσσαλονίκης (1939). Βιβλιοθήκη Yad Itzhak Ben Zvi, Ιερουσαλήμ



Τα πρώτα κύματα της οικονομικής κρίσης του 1929 έπληξαν την εξαγωγική καπνοβιομηχανία. Τον Ιανουάριο του 1930 χίλιοι πρώην καπνεργάτες μεταπήδησαν σε αγροτικές εργασίες. Οι διεθνείς καπνέμποροι δεν αγόραζαν πια καπνά καλής ποιότητας («Μπασί Μπαλί») και προτιμούσαν τη μέτρια ποιότητα και τα ημικατεργασμένα «Τούντζα», στα οποία δούλευαν γυναίκες[19]. Οι ηγέτες των σωματείων και του «Ταμείου Ασφαλίσεως Καπνεργατών» ζήτησαν από τις γυναίκες να γυρίσουν στη φυσική θέση τους, στο σπίτι, σύμφωνα με την κλασική αντίληψη της ανδροκρατούμενης κοινωνίας, ότι η ευθύνη για τη συντήρηση της οικογένειας βαρύνει τον άντρα και το μεροκάματο της γυναίκας είναι χωρίς σημασία. Το Ταμείο αρνιόταν να χορηγήσει άδειες εργασίας σε γυναίκες και πρότεινε επαγγελματική επιμόρφωση στις ενδιαφερόμενες, για να γίνουν εργάτριες σε ταπητουργεία. Οι εργάτριες, μαθημένες σε αγώνες, αρνήθηκαν να φύγουν από τα γραφεία του ΤΑΚ, και η διεύθυνσή του κάλεσε τη χωροφυλακή να τις πετάξει έξω. Οι χωροφύλακες τις τράβηξαν στον δρόμο από τα μαλλιά. Οι γυναίκες, χριστιανές και Εβραίες, αντέδρασαν με πορεία στην Εγνατία και τη Βενιζέλου, ενώ μία χριστιανή τραυματίστηκε[20]. Τα χρόνια από το 1932 και μετά ήταν δύσκολα για τους καπνεργάτες. Τους άντρες αντικατέστησαν κοπέλες, ενώ στην συνοικία «Ρεζί» διανέμονταν σε συσσίτιο κάθε δύο μέρες 1.450 μερίδες ψωμιού σε άνεργους καπνεργάτες[21] - εξ ου και το ρητό «Onde no ai konducho - entra pan mucho», δηλ. «όπου δεν υπάρχει προσφάγι, υπάρχει πολύ ψωμί»[22].

Το 1934 οι εταιρείες «Κομερσιάλ» και «Πομέρο» εισήγαγαν μηχανές επεξεργασίας καπνού και άρχισαν να απολύουν κοπέλες. Σε μία προσπάθεια να σταματήσουν τη μηχανοποίηση, κλείστηκαν στο εργοστάσιο δέκα εβραίες εργάτριες με επικεφαλής τον καπνεργάτη Μοσόν Κοέν και την καπνεργάτρια Εστερίνα Ρόζα, οι οποίοι στη συνέχεια συνελήφθησαν και φυλακίστηκαν[23]. Τον Μάη του 1936 οι καπνεργάτες στη Θεσσαλονίκη άρχισαν απεργία που επεκτάθηκε σε όλη την Ελλάδα. Στις 12 του Μάη έγινε στους κεντρικούς δρόμους μεγάλη πορεία από 30.000 καπνεργάτες και καπνεργάτριες, στους οποίους προστέθηκαν και τσαγκάρηδες, σιδηροδρομικοί, λιμενεργάτες και εργάτριες υφαντουργίας. Οι ηγέτες των εργατών εξήγησαν στον στρατό ότι επρόκειτο για ειρηνική διαδήλωση. Οι στρατιώτες αρνήθηκαν να πυροβολήσουν και στα συνθήματα «Ψωμί και δουλειά» προστέθηκε και το «Ζήτω ο στρατός». Όμως οι στρατιώτες αντικαταστάθηκαν από χωροφύλακες που δεν δίστασαν να πυροβολήσουν[24], σκοτώνοντας 12 και πληγώνοντας 282 άτομα. Μεταξύ των σκοτωμένων ήταν οι καπνεργάτριες Αναστασία Καρανικόλα και Λαμπρινή Νικολάου και μεταξύ των τραυματιών οι εργάτριες καλτσοβιομηχανίας Άννα Λαοκατσίδου (16 ετών) και Ρικέτα Ακόνι. Μεταξύ των προσώπων που συνελήφθησαν περιλαμβάνονταν και οι εβραίες καπνεργάτριες Μπέλα Κρίσπι και Φλορ Κοέν. Στην κηδεία πήραν μέρος 100.000 άτομα. Η πλήρης σύμπνοια ανάμεσα στους έλληνες και τους εβραίους εργάτες εκφράστηκε όχι μόνο στις διαδηλώσεις

κατά της εργοδοσίας και της κυβέρνησης αλλά και στη σοσιαλιστική ιδεολογία για εργατική αλληλεγγύη[25]. Το 1936 οι γερμανικές εταιρείες «Μπούχλερ» και «Πάουελ» ζήτησαν από το σωματείο καπνεργατών να μην τους στέλνουν εβραίους καπνεργάτες. Η αντίδραση του σωματείου ήταν ότι το 60% των εργατών που θα έστελναν σε αυτές τις εταιρείες θα ήταν Εβραίοι, για να μάθουν οι Γερμανοί «ότι εδώ είναι Ελλάδα και ότι οι φυλετικές διακρίσεις δεν περνάνε» («que aqui es Grecia y que las diferencias de rasa no tienen pasaje»)[26].



Μάιος 1936

Τα πρώτα χρόνια μετά την ίδρυση της «Σοσιαλιστικής Ομοσπονδίας» («Φεντερασιόν») οι κοπέλες συμμετείχαν δραστήρια στις συγκεντρώσεις, τις απεργίες και τις άλλες δραστηριότητες, γιατί ακόμη και οι άντρες κατάλαβαν ότι χωρίς τις γυναίκες ο κοινωνικός και ο ταξικός αγώνας δεν μπορούσαν να πετύχουν. Ενθάρρυναν τις κοπέλες να παίρνουν πρωτοβουλίες και να συμμετέχουν στις δραστηριότητες του σωματείου. Οι κοπέλες συνειδητοποίησαν την ταξική ιδεολογία και την κοινωνική ισότητα τόσο ως εργάτριες όσο και ως γυναίκες. Οι καπνεργάτριες είχαν δική τους ιδεολογία και δικές τους λέξεις. Οι εργάτριες Ορίκα Μπαρούχ, Μίριαμ Σασμπόν, Εστερίνα Κόβο και Ρικέτα Πίλο συνεισέφεραν οικονομικά και δήλωσαν: «Abacho las amarilias, bivan las verdaderas sindikalistas» [«Κάτω οι κίτρινες (δηλαδή οι μη οργανωμένες στο σωματείο), ζήτω οι πραγματικές συνδικαλίστριες»][27].

Η οικογένεια ήταν αναπόσπαστο καθημερινό στοιχείο στον συνοικισμό, στη δουλειά και στον κοινωνικό αγώνα. Το σωματείο των καπνεργατών αντιλήφθηκε ότι οι σκοποί του δεν εξαντλούνταν με τη βελτίωση του ημερομισθίου και των συνθηκών εργασίας και με τη συμμετοχή των γυναικών, αλλά ήταν αναγκαία και η συμμετοχή της οικογένειας για τη στήριξη του σωματείου, των σκοπών του και του αγώνα του. Η απαίτηση για μεγαλύτερο μεροκάματο ήταν τμήμα μιας γενικότερης κοινωνικής διεκδίκησης για τη βελτίωση των συνθηκών ζωής στους λαϊκούς συνοικισμούς. Η οικογένεια εντάχθηκε στα μακροπρόθεσμα σχέδια του σωματείου: συμμετείχε στη γιορτή της Πρωτομαγιάς και σε εκδρομές έξω από την πόλη. Διοργανώνονταν γιορτές και χοροί, καθώς και έρανοι για τις οικογένειες των απεργών. Ιδρύθηκαν αθλητικοί σύλλογοι και οργανώθηκαν αγώνες μεταξύ των ομάδων των διαφόρων σωματείων, άνοιξαν δημόσιες βιβλιοθήκες, λειτούργησαν βραδινά σχολεία, όπου οι νέες εργάτριες μάθαιναν στις μητέρες τους ανάγνωση και γραφή, καθώς και το «Gruppo Dramatiko di Amatores» («Ερασιτεχνικός Σύλλογος Δράματος»), θεατρικός θίασος που οι παραστάσεις του είχαν θέμα τη ζωή των εργατών στους συνοικισμούς. Το λαϊκό θέατρο στους συνοικισμούς είχε σκοπό να αναπτύξει εναλλακτικές πολιτιστικές δραστηριότητες και να δημιουργήσει κοινωνική συνείδηση και ταυτότητα στους κατοίκους των συνοικισμών, ειδικότερα στις κοπέλες. Σε όλες τις παραστάσεις που ανέβηκαν υπήρχε και σοσιαλιστικό μήνυμα. Πλάι σε θεατρικά έργα με εβραϊκό περιεχόμενο, όπως το «Ντιμπούκ», ανέβηκαν και παραστάσεις με τοπικό περιεχόμε-

Η καπνεργάτρια Σοφία Κωνσταντινίδου που τραυματίστηκε στα γεγονότα του Μαΐου 1936. Δημοσίευμα της εφημερίδας "Αξιόν" της Θεσσαλονίκης, 4.5.1936. Βιβλιοθήκη Yad Itzhak Ben Zvi, Ιερουσαλήμ



νο σαν τον «Μπελατζή» [28]. Παρ' όλα αυτά, η κύρια δραστηριότητα των γυναικών εκδηλώθηκε στον τομέα των σχέσεων εργασίας, στο εργοστάσιο και στους δρόμους. Οι σαλονικώτισσες, σε αντίθεση με τις δυτικοευρωπαίες συναδέλφους τους, δεν κατάφεραν να μεταφέρουν μέσα στο σπίτι και την οικογένεια τη δύναμη που επέδειξαν στα εργοστάσια, ούτε και να εφαρμόσουν την αρχή της φεμινιστικής αλληλεγγύης.

Πολλοί από τις μεσαίες τάξεις, τόσο Εβραίοι όσο και χριστιανοί, εξομοίωναν τη φτώχεια με την έλλειψη ηθικής και τιμής, ενώ άλλοι τη θεωρούσαν κοινωνική ασθένεια. Η γεωγραφική θέση των καπνεργοστασίων στην περιοχή της «Μπάρας» (οδοί Αφροδίτης, Σαπφούς και Ταντάλου), πλάι στα πορνεία, δημιουργούσε σύγχυση ανάμεσα στις καπνεργάτριες και τις «εργαζόμενες» κοπέλες (δηλαδή τις πόρνες). Μέσα στον συνοικισμό όμως ήξεραν να ξεχωρίζουν τις καπνεργάτριες, που έχαιραν του σεβασμού της οικογένειας και της γειτονιάς. Στις συνοικίες τους όλοι εκτιμούσαν τις καπνεργάτριες για την εργατικότητά τους και τη συμμετοχή τους στα οικογενειακά βάρη, αλλά κυρίως για τη μαχητικότητά τους, σε χώρους όπου η υπακοή ήταν μέρος της παράδοσης[29]. Οι νέες καπνεργάτριες αποτελούσαν απειλή και για τις μεσαίες τάξεις και για έναν άλλο, απλούστερο λόγο: υπήρχε έλλειψη από υπηρέτριες και πλύστρες. Επειδή η εργασία στα καπνεργοστάσια ήταν εποχιακή, τους μήνες που έμεναν κλειστά οι καπνεργάτριες δούλευαν ως υπηρέτριες. Οι γυναίκες της μεσαίας τάξης είχαν τη γνώμη πως οι υπηρέτριες έπαιρναν αέρα και έκαναν ό,τι ήθελαν: πότε δούλευαν στο σπίτι, πότε στο καπνεργοστάσιο[30]. Δεν είναι τυχαίο ότι στο θεατρικό έργο «Μπελατζή» η οικοδέσποινα λέει στην υπηρέτρια Σουγχούλα: «Πότε είδαμε τέτοια πράγματα; Στο καπνεργοστάσιο δεν μαθαίνουν πώς να υπηρετούν σε καθώς πρέπει σπίτια». Και η υπηρέτρια απαντάει: «Βαρέθηκα πια, άρχισε η εποχή των καπνών, πάω να δουλέψω στο εργοστάσιο»[31].

Οι νέες προτιμούσαν να εργάζονται στην ταξινόμηση των καπνών. Η εποχιακή δουλειά ισοδυναμούσε γι' αυτές με επιστροφή στο οικείο περιβάλλον. Στα εργοστάσια του καπνού ήταν όλες ίσες, όλες «κοντέσες», και είχαν την ευκαιρία να ονειρεύονται μία άλλη ζωή. Παράλληλα με την πολιτική συνείδηση, καρδιοκτυπούσαν όλη την ώρα για δεσμούς και ονειρεύονταν οικογένεια και παιδιά. Πολλές φορές η οικογένεια της κοπέλας ήταν αντίθετη με την επιλογή της. Έτσι, ο καπνεργάτης Αβραάμ Εσκαλόνι, αντιδρώντας στην άρνηση του πατέρα της αγαπημένης του καπνεργάτριας Εστερίνας Κοέν, τον μαχαίρωσε. (Τελικά το ζευγάρι παντρεύτηκε μετά έξι χρόνια)[33]. Στην αρχή του Μάη του 1936, στο κατακόρυφο των απεργιών και των διαδηλώσεων, όταν χιλιάδες καπνεργάτες και καπνεργάτριες συγκρούονταν με τον στρατό και τη χωροφυλακή στους δρόμους, ένα ζευγάρι καπνεργάτες, η Μαρίκα Μονίνα και ο 23χρονος Νατάν Μπενβενίστε, αποφάσισε να τα παρατήσει όλα, να «κλεφτεί» και να βρει έτσι λίγη ευτυχία[34]. Καμιά φορά, αν και σπάνια, ορισμένες καπνεργάτριες έσπαζαν τα οικογενειακά και θρησκευτικά δεσμά και διάλεγαν κάποιο νεαρό χριστιανό καπνεργάτη ως εκλεκτό της καρδιάς τους[35].



Η προίκιση και ο γάμος δέκα εβραίων καπνεργατριών από τη «Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος», 1940. Εφημερίδα «Μισατζέρο» της Θεσσαλονίκης, 9.7.1940. Βιβλιοθήκη Yad Itzhak Ben Zvi, Ιερουσαλήμ

Ο τύπος παρουσίαζε τις καπνεργάτριες ως μία ανώνυμη μάζα. Τα έγγραφα του αρχείου της Κοινότητας της Θεσσαλονίκης μετριάζουν κάπως αυτή την ανωνυμία. Ανάμεσα στα έγγραφα του αρχείου αυτού υπάρχει και φάκελος με 357 αιτήσεις γάμου που υποβλήθηκαν μεταξύ Οκτωβρίου 1939 και Δεκεμβρίου 1940, οι οποίες μας επιτρέπουν να αξιολογήσουμε την κοινωνική και οικονομική κατάσταση των Εβραίων της Θεσσαλονίκης λίγο πριν από την είσοδο της Ελλάδας στον Β' Παγκόσμιο πόλεμο. Από τις 357 αιτήσεις, στις 63 οι γυναίκες δήλωσαν ότι ήταν καπνεργάτριες. Οι καπνεργάτριες παντρεύτηκαν άντρες από την ίδια κοινωνική τάξη (εργάτες). Η μέση ηλικία της εργάτριας κατά τον γάμο της ήταν περίπου 24-27 χρόνων, δηλαδή αρκετά μεγαλύτερη από την αντίστοιχη των γυναικών της ανώτερης και της μεσαίας τάξης[36].

Τον Ιούλιο του 1940, και ενώ μαινόταν ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος στην Ευρώπη, η ελληνική καπνοβιομηχανία δούλευε με όλο το δυναμικό της για να εφοδιάζει με καπνό τους στρατιώτες τόσο του Άξονα όσο και των Συμμάχων. Ο πρωθυπουργός Ιωάννης Μεταξάς και ο υπουργός Εργασίας της ελληνικής κυβέρνησης ανακήρυξαν δέκα εβραίες καπνεργάτριες «Εθνικές Ηρωίδες», για την αφοσίωσή τους στην δουλειά και την συνεισφορά τους στο κράτος, την οικονομία και την πολεμική προσπάθεια της Ελλάδας. Σε καθεμία από τις κοπέλες αυτές δόθηκε προίκα 5.000 δραχμών. Οι δέκα νύφες και οι γαμπροί τους παντρεύτηκαν στη συναγωγή «Μπετ Σαούλ», παρουσία των κοινοτικών αρχών και ανώτερων εκπροσώπων του υπουργείου Εργασίας. Οι εκπρόσωποι μετέφεραν τις ευχές του πρωθυπουργού και του υπουργού Εργασίας, υπό την αιγίδα των οποίων έγινε η τελετή και χαιρέτισαν τα ζευγάρια εργατών που άνοιγαν «νέα εποχή για το μυστήριο του γάμου στην Ελλάδα», προσθέτοντας πως «η οικογένεια έχει βασικό ρόλο στα αιώνια εθνικά ιδανικά της φυλής».

Συμπεράσματα

Σε αυτή την εργασία προσπάθησα να εκφράσω μία όχι τόσο γνωστή πτυχή από τη ζωή των Εβραίων της Θεσσαλονίκης στον Μεσοπόλεμο, δηλαδή την ζωή των καπνεργατριών. Οι καπνεργάτριες, που υποχρεώθηκαν να βγουν στη δουλειά για να εξασφαλίσουν τα προς το ζην και να εξοικονομήσουν λίγα χρήματα για την προίκα τους, ήταν οι πρώτες που εξέφρασαν δημόσια και μεγαλόφωνα την ύπαρξη και τον πόνο τους. Οι καπνεργάτριες απέκτησαν κοινωνική, ταξική και πολιτική συνείδηση, γιατί η εργατική τάξη κατάλαβε ότι χωρίς τη συμμετοχή των γυναικών και των οικογενειών τους στην πολιτική δραστηριότητα, ο κοινωνικός αγώνας ήταν καταδικασμένος να αποτύχει. Αν και η εργασία στα καπνεργοστάσια έκανε τις εργάτριες να συνειδητοποιήσουν την ταυτότητά τους, δεν επέφερε μα-

κροπρόθεσμα καμιά αλλαγή στη ζωή τους. Σε μία κοινωνία όπου η καταξίωση ερχόταν κυρίως με την οικογένεια, οι γυναίκες δεν σταδιοδρομούσαν ως καπνεργάτριες. Η εργασία στα καπνά ήταν βασική ανάγκη και είχε σκοπό τη διατροφή των συγγενών τους και τη δημιουργία προίκας μέχρι να παντρευτούν και να δημιουργήσουν δική τους οικογένεια. Η εργασία στα καπνεργοστάσια ήταν ένα στάδιο στη ζωή των νεαρών εργατριών, κατά τη διάρκεια του οποίου βρίσκονταν εκτεθειμένες σε ένα νέο κόσμο αξιών, όπου αυτές ήταν οι «αρχόντισσες». Τον Σεπτέμβρη του 1939 αποδόθηκε μία μεγάλη τιμή στις σαλονικιώτισσες καπνεργάτριες, όταν έγιναν αντικείμενο κινηματογραφικής ταινίας. Στον κινηματογράφο «Τιτάνια», στην οδό Τσιμισκή, προβλήθηκε η ταινία «Κάρμεν» στα ισπανικά. Όλος ο συνοικισμός «Ρεζί», κορίτσια, μητέρες, νύφες, πεθερές και άντρες, πήρε το τραμ και πήγε στον κινηματογράφο να παρακολουθήσει τη γνωστή, ωραία, ατίθαση σπανιόλα καπνεργάτρια και να δει τον εαυτό του μέσα από την εργασία και τις αγάπες της. Η ισπανική γλώσσα, η οποία τόσο έμοιαζε με την ισπανοεβραϊκή διάλεκτο που οι καπνεργάτριες μιλούσαν, οι συνθήκες δουλειάς, οι αγάπες, οι χωροφύλακες, οι καβγάδες ανάμεσά τους, ακόμη και το ίδιο το γεγονός ότι η ζωή τους άξιζε να γίνει θέμα ταινίας τις έκαναν περήφανες. Οι νεαρές καπνεργάτριες τραγουδούσαν με καμάρι τα τραγούδια της ταινίας που απαθανάτιζε μέρος από τις εμπειρίες τους στα καπνεργοστάσια, αλλά και την εχθρότητα της κοινωνίας προς την απελευθέρωση και την ατίθασή τους φύση[37].



Η συντροφιά της Μπιενβενίντα Πιτσόν, που ζει ακόμη στη Θεσσαλονίκη. Εκτός από τα μέλη της οικογένειας Πιτσόν, εικονίζεται και η Εστερίνα Εσκαλονί, χήρα με τρία παιδιά, παρά το νεαρό της ηλικίας της. Στη διάρκεια της Κατοχής κρύφτηκε στον Χορτιάτη από την οικογένεια Γκουραμάνη. Οι πέντε καπνεργάτριες φωτογραφίζονται με τον «Μπασί Μπαλί», δηλαδή με τον αρχιεργάτη τους, σε φωτογραφείο. Ασφαλώς δεν ήταν έτσι όταν δούλευαν. Η φωτογραφία δημοσιεύεται στη μνήμη της Φλορ, θυγατέρας της Εστερίνας Εσκαλονί

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Το άρθρο αυτό αποτελεί κεφάλαιο από τη διδακτορική διατριβή της συγγραφέως, με τίτλο: «Απόψεις από την οικογενειακή ζωή των Εβραίων της Θεσσαλονίκης, 1912-1943», υπό την επίβλεψη της καθηγήτριας Μίνας Ροζέν. Το Ολοκαύτωμα είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια σχεδόν του 96% του εβραϊκού πληθυσμού της Θεσσαλονίκης. Οι περισσότεροι από αυτούς που αναφέρονται στο άρθρο ήταν ανώνυμοι στη ζωή τους και παρέμειναν ανώνυμοι και μετά τον θάνατό τους.

2. Συνέντευξη, Bienvenida Pitchon-Mano. Τραγούδι «La Cigarera».

3. Το αρχείο της Ισραηλιτικής Κοινότητας της Θεσσαλονίκης ήταν ένα από τα πολλά αρχεία που εκλάπησαν από τους Ναζί κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκόσμιου πολέμου. Όλο το αρχείο φωτοτυπήθηκε στη Μόσχα, χάρη στις προσπάθειες του προέδρου του Ιδρύματος για την Έρευνα του Εβραϊσμού της Θεσσαλονίκης, μηχανικού Ααρών Ρούσο, και της καθηγήτριας Μίνας Ροζέν, επικεφαλής του Ιδρύματος Έρευνας του Εβραϊσμού της Τουρκίας και των Βαλκανίων. Το αρχείο περιλαμβάνει περίπου 300.000 έγγραφα φωτοτυπημένα σε βιντεοκασέτες και αποτελείται από διάφορα τμήματα: ιδιωτικά αρχεία, εμπορικά αρχεία και το Αρχείο του Εβραϊκού Πρακτορείου για την Παλαιστίνη. Η πλειονότητα των εγγράφων είναι στα λαντίνο -με λατινικούς ή εβραϊκούς χαρακτήρες-, στην ελληνική, στη γαλλική και σε άλλες γλώσσες.

4. J. Aktsoglou, «The Class Movement in the City of Thessaloniki», *Balkan Studies*, Vol. 38 no. 2 (1997), 288.

5. *Avanti*, 19.5.1913.

6. Συνεντεύξεις: Flor Safan-Askeloni, Moise Askeloni, Salvator Cohen. Τα εννέα παιδιά του Yosef και της Flor Cohen δούλευαν όλα ως καπνεργάτες. Archives of the Jewish Community of Salonika, Institute for Preservation of Historical Collections, Moscow. (TAU DP, Salonika Archives): 1.428:1:186: 91a, 96a. 1.428:1:186: 97a. 1.428:1:186: 205. 1.428:1:186: 207. 428:1:186: 209a. 1.428:1:186: 226 κ.τ.λ.

7. Συνέντευξη: Bienvenida Pitchon-Mano. Σε όλο τον κόσμο δούλευαν νεαρές κοπέλες στα καπνά. Βλ. L.A. Tilly, *Politics and Class in Milan 1881-1901*, New York 1992, 172-173, J. Stubbs, *Tobacco in the Periphery: A Case Study in Cuban Labour History, 1860-1958*, Cambridge 1985, 71-76, A. Pollert, 'Women, Gender Relations and Wage Labour', στο *Gender, Class & Work* (edited by E. Gamarnikov et al.), London 1983, 96-114. Νεαρές Εβραίες δούλευαν και στη συγκομιδή καπνών. Βλ. φωτογραφία του 1920 (στη σ. 14), προσφορά της οικογένειας Ματαράσο (Χάιφα), όπου έξι κόρες της οικογένειας Ματαράσο κόβουν καπνά με την επιτήρηση του γαμπρού της μιας και του αδελφού του.

8. *Missagero*, 12.5.1936. Μερικά καπνεργοστάσια ήταν υπόγεια χωρίς παράθυρα. Μόνο στα εργοστάσια «Commercial» και «Μοσκώφ» λειτουργούσαν εξαεριστήρες. Η φυματίωση αποτελούσε μία από τις κύριες αιτίες θανάτου αντρών και γυναικών ηλικίας 20-30 ετών. Βλ. *Il Popular*, 17.8.1930, «Sanatorium Asvestohori». Στο σανατόριο υπήρχαν σαράντα κρεβάτια, από τα οποία τα έξι για τους Εβραίους. *Axion*, 24.12.1935: Η 35χρονη Buena Grotas προτίμησε να αυτοκτονήσει πίνοντας μεγάλη ποσότητα οινοπνεύματος, όταν έμαθε ότι πάσχει από φυματίωση.

9. Diaspora Museum - Αρχείο φωτογραφιών. Θεσσαλονίκη, Ελλάδα, 322/111.47 και 322.11.48: Καπνεργοστάσιο στις αρχές του εικοστού αιώνα.

10. *Avanti*, 4.4.1913.

11. *Il Avenir*, 13.4.1914. Το μεροκάματο των αντρών ήταν 20-30 γρόσια, ενώ οι νεαρές Τουρκάλες έπαιρναν για την ίδια δουλειά (κοπή και ταξινόμηση) 8-10 γρόσια. *Missagero*, 12.5.1936: Μετά τα γεγονότα του Μάη του 1936 αυξήθηκαν τα μεροκάματα. Οι «ντεκτσήδες»

(κόπτες) στις ποικιλίες «Μπασμά» και «Μπασί Μπαλί» έπαιρναν 94-100 δραχμές την ημέρα, ε-νώ οι γυναίκες για την ίδια δουλειά έπαιρναν 39-41 δραχμές. Το μεροκάματο για το ζύγισμα ήταν 80 δραχμές για τους άντρες, ενώ οι γυναίκες που δούλευαν στα ημικατεργασμένα κα-πνά «Τούντζα» έπαιρναν μεροκάματο 35-44 δραχμές.

12. *La Solidaridad Ovradera*, 31.3.1911 (Supplimiento No. 1) - *La Solidaridad Ovradera* 12.4.1911. Σε συμπαράσταση προς το εργοστάσιο «Ρεζί» οι ιδιοκτήτες των εργοστασίων «Χα-σάν Ακίφ», «Αϊσότζ» και «Καϊζίς Αμίν» έκλεισαν τα δικά τους.

13. *Avenir*, 2.5.1911, Supplimiento: «Πρωτομαγιά στη Θεσσαλονίκη». Οι Έλληνες, οι μωαμε-θανοί και οι Βούλγαροι αποτελούσαν μόνο το 5% των συμμετεχόντων. «Είναι λυπηρό ότι στο σωματείο μας δεν συμμετέχουν οι έλληνες και οι τούρκοι αδελφοί μας. Μεταξύ εργατών έ-χουν αρχίσει εθνικοί ανταγωνισμοί».

14. *Avanti*, 25.6.1913.

15. *Avanti*, 9.12.1912, 14.4.1913, 15.11.1913. Ανάμεσα σε εκείνους που συνεισέφεραν στο τα-μείο των απεργών καπνεργατών ήταν ο Αστέριος Νικόπουλος, ηγέτης των σοσιαλιστών, μα-ζί με τους Αβραάμ Μπεναρόγια, Άντζελ Τόμοβ, Δημήτρη Μιχάλη, Σαμουέλ Αμούν, Σαλιάχ Μπεν Αμπτνί, Ντιμίτρι Βλάχοβ και Ζακ Βεντούρα (οι τελευταίοι ήταν σοσιαλιστές βουλευτές στο οθωμανικό κοινοβούλιο).

16. E. Avdela, «Class, Ethnicity, and Gender in Post-Ottoman Thessaloniki: The Great Tobacco Strike of 1914», στο *Borderlines: Genders and Identities in War and Peace, 1870-1930* (edited by B. Melman), New York 1998. 424-427. Βλ. επίσης, Έφη Αβδελά, «Ο σοσιαλισμός των «άλλων»: Ταξικοί αγώνες, εθνοτικές συγκρούσεις και ταυτότητες φύλου στη μετα-οθω-μανική Θεσσαλονίκη», *Ιστορικά* 10 (1993), 171-204. Η Αβδελά θεωρεί την απεργία του 1914 μοναδικό γεγονός που αποτελεί ιστορική καμπή. Κατά τη γνώμη μας, αυτό δεν ισχύει. Βλ. *Avanti*, 14.5.1913: «Από τις 17 Αυγούστου 1912 διεξάγεται αγώνας μεταξύ του Σωματείου Κα-πνεργατών και του Συνδικάτου Καπνοβιομηχάνων». Για τη χρησιμοποίηση εργατριών τουρκι-κής και τσιγγανικής καταγωγής βλ. *Avanti*, 9.5.1913: «Αντικατέστησαν τις κοπέλες που απερ-γούν με τουρκοπούλες 8-10 ετών». *Avanti*, 13.6.1914: Ο αρθρογράφος διατείνεται ότι οι τουρ-κάλες και οι τσιγγάνες εργάτριες δεν είχαν ιδέα από δουλειά στα καπνά. *Il Avenir*, 14.4.1914 και 15.4.1914: Μετά τα γεγονότα και τη δημοσίευση άρθρων στην τουρκική εφημερίδα «Yeni Assir» («Νέα Εποχή») της Θεσσαλονίκης, ο αρχιραβίνος Μέιρ κάλεσε τους εκπροσώπους των εργοδοτών και της Σοσιαλιστικής Ομοσπονδίας και τους ζήτησε να καθησυχάσουν τα πνεύ-ματα.

17. *Il Missagero*, 14.5.1936.

18. M. Mazower, *Greece and the Inter-War Economic Crisis*, Oxford, Clarendon Press, 1991, 116-117. *La Verdad*, 28.7.1924. J.V. Kofas, *Authoritarianism in Greece; the Metaxas Regime*, New York: Colombia University Press - East European Monographs No. CXXXIII, Boulder, 1983, 2-3. *El Tiempo*, 7.9.1925, *ibid*, 5.9.1926. *Avanti*, 23.11.1926. *La Verdad*, 10.4.1928, 3.6.1928, 6.7.1928.

19. M. Mazower, *Greece and the Inter-War Economic Crisis*, *ό.π.*, 123, *El Pueblo*, 20.11.1932.

20. *El Pueblo*, «Tutunjias y Jandarmes», 4.1.1931, 15.10.1931.

21. *El Pueblo*, 4.1.1931, 4.7.1930.

22. Moscona «Pnine Sfarad» («Μαργαριτάρια της Σεφαράδ»), 24.

23. *Aksion*, 20.11.1934, 2.12.1934, 28.12.1934. Μετά τη γερμανική εισβολή, ως μέλος του ΚΚΕ ο Μοσόν Κοέν κρύφτηκε μαζί με την οικογένειά του, με ψεύτικες ταυτότητες, στον Χορτιάτη. Το 1942 κατέβηκε στη Θεσσαλονίκη και μαζί με άλλους χριστιανούς και εβραίους κομμουνι-στές συνελήφθη από τους Γερμανούς. Αποφυλακίστηκε ύστερα από οκτώ μήνες, αλλά πέθα-νε από την πείνα. *Il Tiempo*, 1//1933: Η Ρετζίνα, αδελφή της Εστερίνας, συνελήφθη από την Αστυνομία, επειδή επιτέθηκε εναντίον επιθεωρητή στο καπνεργοστάσιο «Πειραιώς».

24. B. Birtles, *Exiles in the Aegean: A Personal Narrative of Greek Politics and Travel*, London 1938, 255-259.

25. *Missagero*, 12.5.1936, 13.5.1936. Μεταξύ των σκοτωμένων ήταν και ο νικελεργάτης Γιομ-τώβ (Ιντο) Σενόρ και ο καπνεργάτης Σαλβατόρ Μασαράνο. Το 1940 η Φλορ Κοέν και η Μπέ-λα Κρίσπι ήταν ανάμεσα στις «Εθνικές Ηρωίδες» που πήραν προίκα 5.000 δραχμών από το υ-πουργείο Εργασίας για τη συνεισφορά τους στην εθνική οικονομία. (βλ. φωτογραφία και σημ. 36).

26. *Missagero*, 29.5.1936, 2.8.1936.

27. *Avanti*, 22.12.1913.

28. *Il Popular*, 31.7.1930. A. Molho, «Beladji». Το θεατρικό έργο ανέβηκε στη γιορτή που ορ-γάνωσε η κομμουνιστική εφημερίδα *Avanti* τον Μάρτη του 1928 και μετά δημοσιεύτηκε σε συ-νέχειες στην *Il Popular* το 1930. Το θεατρικό έργο ασχολείται με τις εκλογές του 1928. Ο τί-τλος πιθανώς αναφέρεται στον σιωνιστή βουλευτή Μεντές Μπεσαντζή.

29. *El Kulevro*, 23.7.1920. *Aksion*, 8.1.1935. Archives of the Jewish Community of Salonika, Institute for Preservation of Historical Collections, Moscow. (TAU DP, Salonika Archives):1.428:1:186: 66-246a. Στο κατάστιχο αδειών γάμου 1940, οι 56 από τις 63 καπνερ-γάτριες κατοικούσαν στις συνοικίες «Ρεζί», Αγία Παρασκευή, Βαρόνου Χιρς, Ξηροκρήνη και την οδό Μπάρας. Στην οδό Ταντάλου βρίσκονταν τα καπνεργοστάσια «Πρόοδος», «Παπα-στράτος», «Λα Τουρ» και «Πομέρο».

30. *El Popular*, 14.7.1930, 31.7.1930.

31. A. Molho, «Beladji», 13.

32. *El Avenir*, 2.9.1904.

33. *Missagero*, 4.5.1935. *Aksion*, 13.5.1936.

34. *Aksion*, 16.1.1930, 19.1.1930. *El Pueblo*, 17.8.1930. Και οι δύο ήταν αρραβωνιασμένοι με άλλους.

35. Archives of the Jewish Community of Salonika, 1.428:1:186: 66-246a.

36. *Missagero*, 9.7.1940 (βλ. φωτογραφία).

37. *Aksion*, 1.1.1939.

Εκλογική γεωγραφία και κοινωνικές μεταβολές στη Θεσσαλονίκη 1946-2000

Γιάννης Καρατζόγλου

«Ιστορία είναι η πολιτική του παρελθόντος και πολιτική η ιστορία του παρόντος». R. Jensen, «History and the Political Scientist».

Αν και η θεμελίωση της «εκλογικής γεωγραφίας» έγινε βασικά από τον γάλλο γεωγράφο Andre Siegfried εδώ και 80 χρόνια, η κοινωνιολογική ερμηνεία της ψήφου των εκλογών ανεδείχθη τα τελευταία 30 χρόνια από κοινωνιολόγους όπως ο Νορβηγός Stein Rokkan και ο Αμερικανός Seymour Martin Lipset, που άλλαξαν το πρίσμα θέασης της εκλογικής διαδικασίας. Όπως έχει παρατηρήσει εύστοχα ο Lipset, εκτός του γεγονότος ότι οι εκλογές αποτελούν μια νομιμοποιητική διαδικασία για τις πολιτικές εξουσίες, είναι ταυτόχρονα και η «έκφραση της δημοκρατικής πάλης των τάξεων»[1].

Υπό αυτή την έννοια, η καταγραφή των εκλογικών αποτελεσμάτων μια δεδομένη στιγμή δεν αποτελεί μόνο μια στατιστική απεικόνιση των εκλογικών προτιμήσεων των εχόντων δικαίωμα ψήφου και όσων ασκούν αυτό το δικαίωμα με «έγκυρες» (σε αντιδιαστολή με τις όποιες «άκυρες») ψήφους κατά τον χρόνο διενέργειας του εκάστοτε εκλογικού εγχειρήματος, αλλά ταυτόχρονα και μια ιδεολογική και κοινωνική απεικόνιση που θέτει πολλά επιστημονικά ζητήματα αρμοδιότητας πολιτικής θεωρίας, κοινωνιολογίας, φιλοσοφίας, ιστορίας, νομικών επιστημών κ.λπ. με τα οποία έχουν ασχοληθεί κορυφαίοι στοχαστές, από τον Μαρξ μέχρι τον Ντεριντά και από τον Αλθουσέρ μέχρι τον Πουλαντζά.

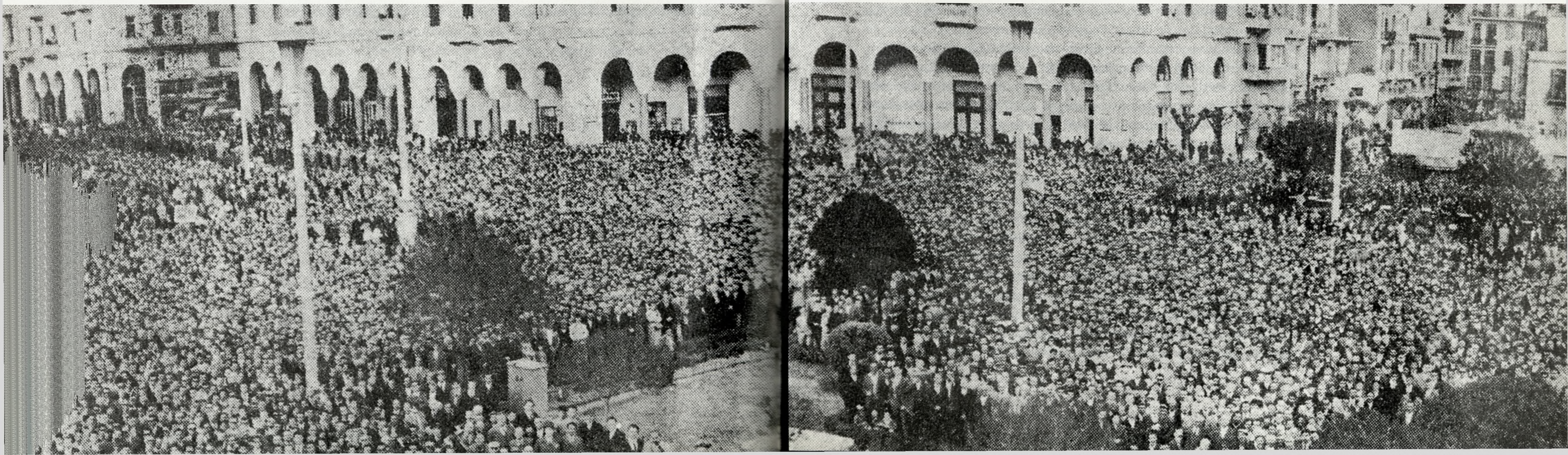
Έτσι, η απόπειρα στην παρούσα μελέτη να αναλυθούν οι εκλογικές τάσεις στην «μητροπολιτική» περιοχή της Θεσσαλονίκης περικλείει ταυτοχρόνως και την προσπάθεια αναζήτησης των κοινωνικών μιγμάτων που διαμόρφωσαν το κάθε φορά εκλογικό αποτέλεσμα, ουσιαστικά δηλαδή τις κοινωνικές συνιστώσες του εκάστοτε αποτυπωνόμενου σε ψήφους, σε αριθμούς, σώματος της τοπικής κοινωνίας.

Μελετώντας εδώ την εκλογική γεωγραφία της Θεσσαλονίκης στα χρόνια 1946-2000, σκοπεύουμε να παρακολουθήσουμε ταυτόχρονα τις κοινωνικές μεταβολές που εμφανίζονται στη μακρά διάρκεια των τελευταίων 55 χρόνων του 20ου αιώνα. Όμως, από την ανάλυση του εκλογικού χάρτη της πόλης εγείρονται δύο βασικά ερωτήματα:

Πρώτον: τι ιδιαιτερότητες ή διαφοροποιήσεις μπορεί να παρουσιάζει ο εκλογικός χάρτης της πόλης σε σύγκριση με τον εκλογικό χάρτη της επικράτειας, ώστε να είναι άξιος μελέτης;

Δεύτερον: (και σημαντικότερο) σε τι συνίστανται, γιατί υπάρχουν, πού εντοπίζονται και τι, τελικά, σημαίνουν αυτές οι διαφοροποιήσεις - ιδιαιτερότητες;

Τρίτον: επήλθαν κοινωνικές μεταβολές στο σώμα της πόλης στα πενήντα πέντε χρόνια 1946-2000 και απεικονίζονται οι κοινωνικές μεταβολές αυτές στα εκλογικά αποτελέσματα των περιοχών, των συνοικιών, των εκλογικών της τμημάτων κ.λπ.; Η διαδρομή μισού αιώνα και περισσότερο α-





ντιστοιχίζεται σε μόνιμες ή σε προσωρινές αλλαγές στις πολιτικές προτιμήσεις των εκλογέων; Πώς αποτυπώνονται οι αλλαγές αυτές, οι μεταβολές και οι μεταμορφώσεις που συνέβησαν στον πολεοδομικό και κοινωνικό ιστό της πόλης ή στην κοινωνική συνείδηση των εγκατεστημένων στις συνοικίες της κατοίκων, στα αποτελέσματα των διαδοχικών εκλογικών αναμετρήσεων στο εξεταζόμενο χρονικό διάστημα; Κι αν η ψήφος ενός πολιτικού σχηματισμού σε μια ομάδα συνοικιών μεταλλάχτηκε με το χρόνο, πού μπορεί να οφείλεται η μετάλλαξη αυτή;

Για να απαντηθούν τα παραπάνω ερωτήματα εκπονείται η παρούσα μελέτη. Πριν όμως προχωρήσουμε, ας οριοθετήσουμε τις μεθοδολογίες που ακολουθήσαμε στην εκπόνησή της.

Μεθοδολογικές παρατηρήσεις

Ο υπό μελέτη χώρος: είναι το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, αυτό που επικράτησε να ονομάζεται «Α΄ Εκλογική Περιφέρεια Θεσσαλονίκης», όπως ορίζεται από τα εκλογικά τμήματα που προκηρύσσονται από τη Νομαρχία Θεσσαλονίκης για κάθε εκλογική διαδικασία.

Για λεπτομέρειες επ' αυτού θα επανέλθουμε παρακάτω.

Ο υπό μελέτη χρόνος. Ξεκινάμε από τις εκλογές του 1946, διότι από τις εκλογές αυτές και επέκεινα συμμετέχει ο ομογενοποιημένος πλέον πληθυσμός της πόλης του οποίου ζητούμε να παρακολουθήσουμε την κοινωνική εξέλιξη. Εξικνούμεθα μέχρι του 2000, έτους των τελευταίων πριν γραφτεί η μελέτη εθνικών εκλογών, καλύπτοντας μισό και παραπάνω αιώνα.

Το κριτήριο μέτρησης: κριτήριο μέτρησης των δεδομένων της μελέτης αυτής είναι **μόνον** οι **εθνικές εκλογές**, που αποτελούν την πιο «κρίσιμη» μέτρηση στην οποία πιστεύουμε ότι εκφράζεται με κοινωνικο-πολιτική αυστηρότητα και ατομική συνέπεια το πολιτικό φρόνημα και ταυτόχρονα εκδηλώνεται υπεύθυνα η κοινωνική συνείδηση των πολιτών. Έτσι, δεν λαμβάνουμε υπόψη μας τις όποιες δημοτικές εκλογές ή τις ευρωεκλογές καθώς και τα δημοψηφίσματα που έγιναν στο χρονικό αυτό διάστημα. Στην υπό μελέτη χρονική περίοδο διενεργήθηκαν εθνικές εκλογές στα έτη: 1946, 1950, 1951, 1952, 1956, 1958, 1961, 1963, 1964 και μετά την «παρένθεση» της Επταετίας ξανάγιναν εκλογές το 1974, 1977, 1981, 1985, 1989-Ιούνιος και 1989-Νοέμβριος, 1990, 1993, 1996 και 2000. Το υλικό μας είναι συνεπώς τα αποτελέσματα 9 εκλογικών αναμετρήσεων πριν και 10 μετά την δικτατορία του 1967.

Η κατάτμηση του χώρου: για τις ανάγκες ανάλυσης της παρούσας μελέτης, κατατμήσαμε τον γεωγραφικό χώρο του πολεοδομικού συγκροτήματος (Α΄ Εκλογική Περιφέρεια Θεσσαλονίκης) σε 4 γεωγραφικές ενότητες που περιλαμβάνουν διάφορα εκλογικά κέντρα, τα οποία στην εκλογική διαδικασία ορίζονται από εκκλησιαστικές ενορίες. Οι πρώτες τρεις γεωγραφικές ενότητες αυτές βρίσκονται στα εκλογικά όρια του Δήμου Θεσσαλονίκης, η δε τέταρτη γύρω απ' αυτόν. Τις γεωγραφικές αυτές ενότητες ονομάσαμε με προσωπική ευθύνη για την «αυθαιρεσία» της ονοματοδοσίας τους σε «εργατικές», «μεσοαστικές», «κεντρικές» και «περιφερειακές» συνοικίες, είναι δε οι ακόλουθες:



Συνοικίες που ανήκουν στον Δήμο Θεσσαλονίκης:

«Εργατικές συνοικίες»

Την πρώτη γεωγραφική ενότητα ονομάσαμε **«εργατικές συνοικίες»**. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τις συνοικίες Άνω και Κάτω Τούμπας, Βότση, Καλλιθέας, Επταπυργίου και Σιδ. Σταθμού. Κατά συνέπεια, σε ό,τι αφορά την Τούμπα περιλαμβάνει τις ενορίες Αγίου Θεράποντος, Αγίας Μαρίνας και Αγίας Βαρβάρας. Η Άνω Πόλη περιλαμβάνει τις ενορίες Ταξιαρχών, Προφήτη Ηλία και Αγίων Αναργύρων. Τέλος, οι Δυτικές Συνοικίες τις ενορίες Παναγίας Φανερωμένης και Αγίων Πάντων, αργότερα δε και του Αγίου Νικολάου Αξιού.

«Μεσοαστικές συνοικίες»

Μία δεύτερη ενότητα αποτελούν στη μελέτη αυτή οι **«μεσοαστικές συνοικίες»**, δηλαδή οι περιοχές Αγίας Τριάδας, Ανάληψης, 40 Εκκλησιών, Χαριλάου και το άνωθεν της Ολύμπου και μέχρι την Κασσάνδρου τμήμα του δυτικού κέντρου της πόλης. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τις ενορίες Αναλήψεως, Αγίας Τριάδας, Αγίου Φανουρίου, Βότση, Οσίας Ξένης, Ιωάννου του Χρυσοστόμου, Αγίου Ελευθερίου (Ντεπώ), Κοίμησης της Θεοτόκου (40 Εκκλησιών), Λαοδηγήτριας, Αγίας Αικατερίνης και Αγίων Αποστόλων.

«Κέντρο της πόλης»

Η τρίτη ενότητα αποτελείται από το **«κέντρο της πόλης»**, που ορίζεται από το Βαρδάρη μέχρι τη σημερινή Πανεπιστημιούπολη, από την παλιά παραλία μέχρι την περιοχή κάτω της οδού Ολύμπου. Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει τις ενορίες Νέας Παναγίας, Παναγούδας, Αγίας Σοφίας, Αχειροποιήτου, Αγίου Κωνσταντίνου και Ελένης, Παναγίας Χαλκέων, Γρηγορίου Παλαμά, Παναγίας Δεξιάς, Υπαπαντής και Αγίου Μηνά.

Συνοικίες του πολεοδομικού συγκροτήματος που αποτελούν ξεχωριστούς δήμους-κοινότητες:

«Περιφερειακές συνοικίες»

Τέλος, οι **«περιφερειακές συνοικίες»** περιλαμβάνουν τα αρχικώς πολίσματα που εξελίχθηκαν συν τω χρόνω σε ολόκληρες πόλεις, (δήμοι και κοινότητες) της Ευκαρπίας, Κουκλουτζά (και αργότερα Ευόσμου), Χαρμάνκιοϊ (κατόπιν Ελευθέριου - Κορδελιού), Μενεμένης, Αμπελοκήπων, Ηλιούπολης, Πολίχνης, Σταυρούπολης, Νεάπολης, Ροδοχωρίου και Συκεών, Τριανδρίας, Καλαμαριάς, (που περιελάμβανε και το Κουρί στην Αρετσού), Κατιρλί (πριν την Αρετσού), Νέο Ρύσσιο (δίπλα στη Κρήνη) και Νέα Κρήνη, με τις αντίστοιχες ενορίες που έχει η κάθε συνοικία.

Η κατάτμηση αυτή πιστεύουμε ότι μας δίνει τη δυνατότητα να παρακολουθήσουμε τη συμπεριφορά του εκλογικού σώματος και μέσα απ΄ αυτήν τις κοινωνικές μεταβολές στα 4 αυτά γεωγραφικά διαμερίσματα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης στα οποία κατοικούσαν (στην αρχή της χρονικής περιόδου στην οποία αναφέρεται η μελέτη) λίγο-πολύ ομοιόμορφες κοινωνικές ομάδες πληθυσμού: κυρίως εργάτες ή αυτοαπασχολούμενοι στις «εργατικές» και στις περιφερειακές συνοικίες, κατά τεκμήριο μικροαστοί υπάλληλοι και επαγγελματίες στις «μικροαστικές» συνοικίες και συνήθως ευκατάστατοι αστοί (έμποροι, επιστήμονες, επαγ-



γελματίες κ.λπ.) στη ζώνη του κέντρου της πόλης. Αυτός είναι, τουλάχιστον, ο «**πολεοδομικός στερεότυπος**» με τον οποίο ξεκινάει η μελέτη και αναζητεί την επιβεβαίωση ή την ανατροπή του. Ο «πολιτικός παρονομαστής» του στερεότυπου αυτού είναι ένας ακόμα στερεότυπος: το ότι οι εργατικές συνοικίες ψηφίζουν κατά συνείδηση Αριστερά, οι μεσοαστικές Κέντρο και εκείνες του κέντρου της πόλης Δεξιά. Είναι όμως έτσι; Κι αν ήταν έτσι κάποτε, συνεχίζει να επιβεβαιώνεται στις μέρες μας αυτός ο στερεότυπος, αν ποτέ υπήρξε; Είναι κι αυτό ένα ερώτημα που η παρούσα έρευνα επιθυμεί να απαντήσει.

Υποκείμενα και αντικείμενα της ψηφοφορίας: μια σημαντική παρατήρηση αφορά τα υποκείμενα της ψηφοφορίας, που ενώ στις εκλογές του 1946, 1950, 1951 και 1952 είναι μόνον άνδρες, από τις επόμενες εκλογές (του Φεβρουαρίου 1956) και μέχρι σήμερα είναι γυναίκες και άνδρες. Τα αντικείμενα της ψηφοφορίας είναι οπωσδήποτε τα κόμματα ή διάφοροι μεμονωμένοι υποψήφιοι που στη διάρκεια των 54 ετών που μεσολαβούν από το 1946 μέχρι το 2000 παίρνουν διάφορα ονόματα, παραμένοντας ωστόσο μέσα σε τρεις βασικούς σχηματισμούς του πολιτικού φάσματος: της **Δεξιάς**, του **Κέντρου** και της **Αριστεράς**. Πλην μιας περιπτώσεως: το 1946, αντικείμενο υπό μελέτη είναι και η «μη ψηφοφορία», η αποχή, με την οποία μπορεί ενδεχομένως να καταμετρηθεί η δύναμη της Αριστεράς κατά τις εκλογές αυτές, ως συνέπεια της γνωστής «γραμμής» του ΚΚΕ προς τους οπαδούς του να μην ψηφίσουν σε εφαρμογή της απόφασης της 2ης Ολομέλειας του Κόμματος.

Τα κόμματα της περιόδου αυτής μέσα στους σχηματισμούς που αναφέραμε είναι: στον χώρο της **Δεξιάς** το Λαϊκό Κόμμα, τα κόμματα του Ναπολέοντα Ζέρβα, η «Χ», η Ένωσις Εθνικοφρόνων, ο Ελληνικός Συναγερμός, η ΕΡΕ, το Ενωτικό Κόμμα του Παναγιώτη Κανελλόπουλου, το Νέον Κόμμα ή το Κόμμα των Προοδευτικών του Σπύρου Μαρκεζίνη (ανάλογα με τις συμμαχίες που συμφωνούσε εκάστοτε), η Νέα Δημοκρατία, η ΕΠΕΝ, η Εθνική Παράταξις, η Πολιτική Άνοιξη και γενικά, όλα τα συγγενή μικρά κόμματα της περιόδου αναφοράς. Στο **Κέντρο** περιλαμβάνονται τα κόμματα των Φιλελευθέρων υπό οιοδήποτε πρώτο συνθετικό, τα κόμματα του Γεωργίου Παπανδρέου, η ΕΠΕΚ, η ΠΑΔΕ του 1958, η Ένωσις Κέντρου προ του 1967 και η ΕΚ-ΝΔ μετά τη μεταπολίτευση, το ΠΑΣΟΚ και όλα τα περί τον χώρο του Κέντρου κόμματα που γεννήθηκαν την περίοδο αυτή, όπως στη δεκαετία του '90 το ΔΙΚΚΗ. Τέλος, στην **Αριστερά** θεωρούμε ότι πρέπει να προσμετρηθεί ένα σημαντικό μέρος της αποχής του 1946, η Δημοκρατική Παράταξις του 1950, κατόπιν η ΕΔΑ, η Σοσιαλιστική ΕΛΔ, τα διάφορα θυγατρικά της ΕΔΑ αγροτικά κόμματα, το ΠΑΜΕ του 1961 και μετά τη μεταπολίτευση του 1974 το ΚΚΕ, το ΚΚΕς, η «Συμμαχία», ο Συνασπισμός και τα μικρά κομμουνιστικά κόμματα που γεννήθηκαν αυτή την εποχή.

Το υλικό: το πρωτογενές υλικό μας, λοιπόν, είναι χιλιάδες αριθμοί, καταταγμένοι σε κάθετες και οριζόντιες στήλες του Excel, που ζητά τακτοποίηση και ερμηνεία ή ερμηνείες.

Οι πηγές: πηγές μας σε ό,τι αφορά το πρωτογενές υλικό των αποτελεσμάτων ανά ενορία στη Θεσσαλονίκη είναι οι ημερήσιες εφημερίδες της

πόλης την επομένη ημέρα κάθε εκλογικής αναμέτρησης, που παρουσιάζουν αναλυτικά τα αποτελέσματα της ψηφοφορίας. Συγκεκριμένα, πηγές μας απετέλεσαν φύλλα των εφημερίδων «Φως», «Ελληνικός Βορράς» και κυρίως «Μακεδονία» αλλά και «Θεσσαλονίκη».

Ο έλεγχος της αξιοπιστίας των δεδομένων κάθε εφημερίδας επαφίεται στην συνείδηση των δημοσιογράφων, διορθωτών, αρχισυντακτών, λινοτυπών κ.λπ. κάθε εφημερίδας της κάθε εποχής ως πληροφοριοληπτών και αναμεταδοτών της πληροφορίας και των υπαλλήλων της Νομαρχίας που τους έδιναν τη νύχτα των εκλογών τα αποτελέσματα για να δημοσιευτούν στο αυριανό φύλλο της Δευτέρας, επομένης της εκλογικής διαδικασίας. Ωστόσο, όπου εμφανίζονται προφανή αθροιστικά και παρεμφερή λάθη που μπορούν να διορθωθούν στην διαδικασία επαλήθευσης των στοιχείων, διορθώνονται απ' τον μελετητή ή και επαληθεύονται από την άλλη εφημερίδα της ίδιας μέρας.

Όπου ήταν εφικτό, προσφύγαμε και στην έκδοση «Στατιστική των Βουλευτικών Εκλογών» του έτους αναφοράς, που εξέδιδε μέχρι το 1951 το υπουργείο Εθνικής Οικονομίας - Γενική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος και έκτοτε το υπουργείο Εσωτερικών, Διεύθυνσις Μελετών ή Διεύθυνσις Εκλογών.

Στην εποχή του Διαδικτύου (Internet) υπάρχει ακόμα και η ιστοσελίδα του υπουργείου Εσωτερικών (www.ypes.gr), η οποία παραθέτει τα λεπτομερή, ανά εκλογικό τμήμα, αποτελέσματα των εκλογών του 1996 και του 2000 και η ιστοσελίδα της Νομαρχίας Θεσσαλονίκης (www.nath.gr), που επίσης παραθέτει αναλυτικά εκλογικά αποτελέσματα.

Τέλος τα πρόσωπα, δηλαδή οι εκλογείς: που το 1946 οι νεότεροι είναι γεννημένοι το 1925, ενώ πολλοί που βρίσκονται σε ώριμη ηλικία, δηλαδή μεταξύ 45-60 ετών, έχουν γεννηθεί κατά την τουρκοκρατία. Στις εκλογές του 1958 και του 1960 οι νέοι ψηφοφόροι είναι των ετών 1937-1939 και οι γηραιότεροι γεννήθηκαν πριν τον Μακεδονικό Αγώνα. Από την άλλη πλευρά, το 1975 ψηφίζουν ήδη οι γεννημένοι μετά τον πόλεμο, ενώ οι 75άρηδες ίσως πρόλαβαν ως παιδιά να απαγγείλουν το ποίημα του Παύλου Μελά. Το 1981 οι νεότεροι ψηφοφόροι έχουν ελάχιστα ακούσματα από τους Beatles, ενώ οι γηραιότεροι θα έχουν γεννηθεί γύρω στην απελευθέρωση της Μακεδονίας. Οι του 1990 πάλι μεγάλωσαν στα σχετικώς εύκολα χρόνια της δεκαετίας του '80, ενώ οι μεγαλύτεροι ανδρώθηκαν ανάμεσα στον βενιζελισμό και τον αντι-βενιζελισμό. Τέλος, οι πιο νέοι ψηφοφόροι των τελευταίων εκλογών, του 2000 είναι μόνον 18 χρονών και έχουν γεννηθεί στα τελευταία χρόνια της δικτατορίας του 1967, ενώ οι ηλικιωμένοι της εποχής είναι εκείνοι που πήρανε μέρος ενεργητικά ή παθητικά στα γεγονότα της Κατοχής, κι ενδεχομένως στον κατοπινό Εμφύλιο, από τη μία ή την άλλη πλευρά και συνεπώς δεν είναι αποκομμένοι από τα εμφύλια πάθη της δεκαετίας 1940-1950, θεωρητικά τουλάχιστον.



Η Α΄ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 1946-1964

Μετά την παράθεση όλου αυτού του μεγάλου όγκου αριθμών, ποσοστών κ.λπ., ας δούμε κατ' αρχήν μερικά συγκεντρωτικά αποτελέσματα, μια συνολική δηλαδή εικόνα: τη δύναμη των πολιτικών σχηματισμών της Δε-

ξιάς, του Κέντρου και της Αριστεράς στα χρόνια 1946 - 1996 στη Α΄ Εκλογική Περιφέρεια Θεσσαλονίκης, όπως απεικονίζονται στον παρακάτω πίνακα:

Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΠΟΣΟΣΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΩΝ 1946-1964

Σχηματισμός	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964
ΔΕΞΙΑ	43,64	26,29	32,24	36,96	37,88	35,70	42,16	37,41	31,20
ΚΕΝΤΡΟ	54,72	41,40	38,30	35,44		20,76	27,04	34,67	43,76
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		31,92	29,44	27,37		43,27	30,21	27,76	24,99

(Υπενθυμίζεται ότι το 1946 η Αριστερά απείχε των εκλογών της 31ης Μαρτίου και στην Α΄ Περιφέρεια Θεσσαλονίκης σημειώθηκε αποχή 40,25%. Στις εκλογές του 1956 αντίπαλος της Δεξιάς ήτανε η ενιαία Δημοκρατική Παράταξη, στην οποία συμμετείχε η Αριστερά μαζί με τα κόμματα του Κέντρου, που έλαβε το 60,67% των ψήφων κι έτσι δεν μπορούν να ξεχωρίσουν τα ποσοστά που έλαβε κάθε σχηματισμός ξεχωριστά).

Η πρώτη επισήμανση που μπορούμε να κάνουμε είναι ότι στα χρόνια 1946 - 1964 η μεν Δεξιά κυμάνθηκε από 26,29% κατ' ελάχιστο και 42,16% κατ' ανώτερο, το Κέντρο μεταξύ 20,76% και 43,76%, ενώ η Αριστερά ανάμεσα στο 27,76% και το 43,27% κατ' ανώτερο.

Η μέση δύναμη των πολιτικών σχηματισμών (και η τυπική της απόκλιση σ) σε όλες τις εκλογικές αναμετρήσεις που έλαβαν χώρα στα χρόνια 1946-1964 ήταν η εξής:

ΚΕΝΤΡΟ 37,011 σ=10,36
ΔΕΞΙΑ 35,94 σ= 5,41
ΑΡΙΣΤΕΡΑ 30,70 σ= 5,96

(Σημειώνεται ότι στον υπολογισμό του παραπάνω μέσου δεν λαμβάνεται υπόψη η αποχή του 1946 και η επίδοση της Δημοκρατικής Παράταξης του 1956 για τους λόγους που προαναφέραμε. Σημειώνεται επίσης ότι η πιο πάνω μέση δύναμη των πολιτικών σχηματισμών αναφέρεται στον **σχετικό μέσο, δηλαδή τον μέσο που προκύπτει από τον αριθμό συμμετοχής τους σε εκλογικές διαδικασίες**. Η διευκρίνιση αυτή είναι απαραίτητη, διότι η πρόσθεση των ποσοστών των σχηματισμών υπερβαίνει το 100. Ο απόλυτος μέσος τους είναι πάντοτε κατά τι μικρότερος του σχετικού).

Επισημαίνεται η πολύ μικρή τυπική απόκλιση της Δεξιάς, δείγμα σταθερής συσπείρωσης μεταξύ εκλογικών αναμετρήσεων. Πολύ κοντινή προς εκείνη της Δεξιάς τυπική απόκλιση έχει και η Αριστερά, σε αντίθεση με το Κέντρο.

Τα παραπάνω συμβαίνουν στο σύνολο της Α΄ Περιφέρειας Θεσσαλονίκης, η οποία όπως είναι γνωστό περιλαμβάνει την περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης και την περιφέρεια, με τους γύρω δήμους και κοινότητες. Είναι ενδιαφέρον να δούμε την πρώτη γενική διάκριση, την πορεία των πολιτικών σχηματισμών ανάμεσα στους δύο αυτούς «πόλους» διαχρονικά. Αρχικά, στον Δήμο Θεσσαλονίκης:

ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΠΟΣΟΣΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΩΝ 1946-1964

Σχηματισμός	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964
ΔΕΞΙΑ	45,9	28,01	34,66	39,65	41,34	37,91	43,65	39,62	33,45
ΚΕΝΤΡΟ	53,88	41,98	38,23	35,18		21,96	28,08	35,36	44,19
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		29,92	27,1	25,16		40,12	27,67	24,73	21,93

Η μέση δύναμη (σχετικός μέσος) των πολιτικών σχηματισμών στον Δήμο Θεσσαλονίκης στην περίοδο αυτή είναι:

ΔΕΞΙΑ 38,2433 σ=5,49
ΚΕΝΤΡΟ 37,357 σ=9,81
ΑΡΙΣΤΕΡΑ 28,09 σ=5,87

Με τα σημερινά δεδομένα φαίνεται εξωπραγματικό το γεγονός ότι **στον Δήμο Θεσσαλονίκης** η Αριστερά συγκέντρωνε 28% κατά μέσο όρο στην περίοδο '46-'64, χωρίς μάλιστα στον μέσο αυτό να υπολογίζεται η πολιτική αποχή του 1946 και η (μη μετρήσιμη) συνεισφορά της στο υψηλότατο ποσοστό της Δημοκρατικής Ένωσης του 1956. Το γεγονός αυτό, βέβαια, οφείλεται στους υψηλούς μέσους που επιτύγχανε η Αριστερά στις εργατικές περιοχές της πόλης, δηλαδή την Τούμπα, την Άνω Πόλη και τις Δυτικές Συνοικίες του Δήμου.

Στους περιφερειακούς δήμους και κοινότητες, οι πολιτικοί σχηματισμοί ελάμβαναν:

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΠΟΣΟΣΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΩΝ 1946-1964

Σχηματισμός	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964
ΔΕΞΙΑ	43,77	20,4	21,58	27,42	28,57	29,87	37,72	31,25	24,87
ΚΕΝΤΡΟ	56,22	40,59	39,96	36,77		17,15	24,07	34,71	41,95
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		38,69	38,44	35,80		52,76	38,30	36,15	33,17

Μέσοι όροι ποσοστών στις εκλογές 1946-1964 στην Περιφέρεια (σχετικός μέσος):

ΔΕΞΙΑ 29,4944 σ=7,47
ΚΕΝΤΡΟ 36,4275 σ=11,82
ΑΡΙΣΤΕΡΑ 39,0442 σ=6,35

Στην Περιφέρεια της πόλης στο χρονικό διάστημα που εξετάζουμε είναι πασιφανής η **κυριαρχία της Αριστεράς** με μέσο 39%, ενώ ακολουθούσε το Κέντρο με 36,4% και στην τελευταία θέση η Δεξιά έπαιρνε μόνον 29,5% περίπου.

Διαπιστώνουμε λοιπόν τα παρακάτω:

1. Στο σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος που αποτελούσε την Α΄ Εκλογική Περιφέρεια Θεσσαλονίκης, στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια της οικονομικής ανέχειας, της ανεργίας, της εσωτερικής μετανάστευ-

σης αρχικά και στη συνέχεια της δημογραφικής αιμορραγίας στη Δυτική Ευρώπη καθώς και της αργόσυρτης εκβιομηχάνισης, οι ψηφοφόροι στήριξαν τις ελπίδες τους κυρίως στο Κέντρο (περίπου 37%) και δευτερευόντως στη Δεξιά. Υπήρξε, όμως, μια σημαντική εκπροσώπηση της Αριστεράς (περίπου 31%).

2. Ειδικότερα στον Δήμο Θεσσαλονίκης, που περιελάμβανε το κέντρο της πόλης, τις μεσο-αστικές συνοικίες της Αγίας Τριάδας, Ανάληψης, Χαριλάου και άλλες, καθώς και τις εργατικές συνοικίες της Τούμπας, την Άνω Πόλη και τις Δυτικές Συνοικίες, η Δεξιά υπερίσχυε ελαφρώς του Κέντρου, με την Αριστερά να έχει όμως και πάλι σημαντική δύναμη (περίπου 28%) λόγω της ψήφου των εργατικών συνοικιών.

3. Από την άλλη πλευρά, στους περιφερειακούς δήμους και κοινότητες (κι αυτές εργατικές συνοικίες), η Αριστερά κατέχει την πρώτη θέση στους ψηφοφόρους με ποσοστό περίπου 39% (ένας στους τέσσερις), ενώ το Κέντρο ακολουθεί με ποσοστό περίπου 36,5% και η Δεξιά καταλαμβάνει την τρίτη επιλογή.

ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΙΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ 1946-1964

Αξίζει στο σημείο αυτό να δούμε τη διαχρονική εξέλιξη των ποσοστών που λαμβάνουν οι πολιτικοί σχηματισμοί στο χρονικό διάστημα 1946-1964 στις 3 κατηγορίες των συνοικιών εντός του Δήμου Θεσσαλονίκης (εργατικές, μεσοαστικές, κεντρικές συνοικίες), σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση που αναφέρθηκε στην αρχή της μελέτης.

ΤΙ ΨΗΦΙΣΑΝ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1946-1964 ΟΙ ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ:

Σχηματισμός	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964	**Μέσος**
ΔΕΞΙΑ	39,31	18,69	24,45	27,27	30,34	30,49	35,02	27,67	24,29	**28,61**
ΚΕΝΤΡΟ	59,16	39,71	40,51	36,87		19,21	27,64	35,77	45,2	**38**
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		41,56	35,04	35,22		50,16	36,59	34,72	30,51	**37,68**

(μέσος = σχετικός μέσος)

Στις εργατικές συνοικίες του Δήμου Θεσσαλονίκης, το 1950, 1958 και 1961, στις 3 δηλαδή από τις 7 εκλογικές αναμετρήσεις που κατέβηκε αυτόνομη η Αριστερά ήταν πρώτη σε ψήφους. Το Κέντρο προηγείται σε 5 εκλογές (από τις 8), ενώ η Δεξιά δεν πρωτεύει σε καμία αναμέτρηση. Υπενθυμίζεται ότι παραλείπονται οι εκλογές του 1946 για την Αριστερά (αποχή) και του 1956 (συμμετοχή Κέντρου μαζί με Αριστερά)

ΤΙ ΨΗΦΙΣΑΝ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1946-1964 ΟΙ ΜΕΣΟ-ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ:

Σχηματισμός	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964	**Μέσος**
ΔΕΞΙΑ	43,38	30,96	37,93	41,40	44,80	38,44	44,65	38,11	34,28	**39,28**
ΚΕΝΤΡΟ	54,84	42,26	37,33	35,63		23,07	27,55	35,38	45,04	**34,56**
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		26,76	24,74	22,90		38,04	27,33	23,10	20,57	**26,20**

(μέσος = σχετικός μέσος)

Αντίθετα, στις μεσοαστικές συνοικίες η Αριστερά δεν έρχεται πρώτη ούτε καν στις εκλογές του 1958 (έστω κι αν υπολείπεται ελάχιστα της Δεξιάς), ενώ το Κέντρο πρωτεύει μόνον το 1946, 1950 κι από εκεί και μετά, το 1964. Η Δεξιά, όμως, από το 1951 και ύστερα υπερισχύει των άλλων δύο σχηματισμών, μέχρι και το 1963.

ΤΙ ΨΗΦΙΣΑΝ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1946-1964 ΟΙ ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ:

Σχηματισμός	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964	**Μέσος**
ΔΕΞΙΑ	49,45	34,13	44,49	59,64	53,32	45,28	51,50	44,70	43,30	**46,31**
ΚΕΝΤΡΟ	49,40	43,71	34,61	32,37		23,31	28,65	34,56	42,48	**36,13**
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		22,15	20,90	16,95		31,18	19,31	16,03	14,21	**20,10**

(μέσος = σχετικός μέσος)

Στις συνοικίες του κέντρου της πόλης, τα πράγματα είναι συνήθως ξεκάθαρα: πλην της οριακής πρωτοπορίας του Κέντρου το 1946 και της εμφάνισης του Πλαστήρα το 1951, από τον Ελληνικό Συναγερμό και μετά και ιδίως στα χρόνια της ΕΡΕ (εκλογές 1956-1964), οι ψήφοι της Δεξιάς στο κέντρο της πόλης την κάνουν πρώτο πολιτικό σχηματισμό στην περιοχή αυτή, με ελάχιστο το 43,30% του 1964 και μέγιστο το 59,64% του 1952.

Διαπιστώνουμε, λοιπόν, ότι στο Δήμο Θεσσαλονίκης έχουμε:

1. Τις κεντρικές συνοικίες να ψηφίζουν Δεξιά σε ποσοστά που ο μέσος τους στις 9 εκλογικές αναμετρήσεις είναι 46,3% (σχεδόν ο ένας στους δύο ψηφοφόρους).

2. Τις εργατικές συνοικίες να ψηφίζουν Αριστερά με μέσο 37,68% (ο μέσος εδώ αναφέρεται σε 7 εκλογικές αναμετρήσεις)

3. Στις μεσοαστικές συνοικίες να έχει μια ελαφρά πρωτοπορία η Δεξιά, λόγω του γεγονότος ότι δεν υπολογίζουμε τις εκλογές του 1956, όπου η Δημοκρατική Ένωση έλαβε 55,5%.

Είδαμε προηγουμένως την δύναμη των σχηματισμών στην Περιφέρεια, όπου η Αριστερά είναι πρώτη με μέσο 38,3%.

Τα παραπάνω μας οδηγούν στην κατασκευή ενός **εκλογικού χάρτη της πόλης** με τις συνοικίες της, που στα χρόνια 1946-1964 διαθέτει τα εξής χαρακτηριστικά:

Ένα **πρώτο ευρύ τόξο**, που ξεκινάει από δυτικά προς τα ανατολικά από τους συνοικισμούς Ελευθερίου-Κορδελιού, Μενεμένης, Ευόσμου, Αμπελοκήπων, Σταυρούπολης, Πολίχνης, Νεάπολης, Συκεών, Αγίου Παύλου, Ευκαρπίας, Πεύκων, Τριανδρίας και καταλήγει στην Καλαμαριά, στο οποίο στα χρόνια αυτά διαμένει κυρίως το βιομηχανικό προλεταριάτο του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, όπου διακρίνουμε ότι στους 10 ψηφοφόρους σχεδόν οι 4 υποστηρίζουν την Αριστερά και οι υπόλοιποι μοιράζονται μεταξύ Κέντρου και Δεξιάς.

Στην αμέσως **επόμενη εσωτερική περίμετρο** του τόξου αυτού, υπάρχει ένα δεύτερο παρόμοιο τόξο που περιλαμβάνει τις Δυτικές Συνοικίες, την Άνω Πόλη και τις εργατικές συνοικίες (Τούμπα), στο οποίο η δύναμη

του Κέντρου και της Αριστεράς είναι περίπου ισοδύναμη, ενώ η Δεξιά βρίσκεται στη τρίτη θέση με ποσοστό λιγότερο κι από αυτό που έχει στην Περιφέρεια.

Απομένουν δύο περιοχές: κατά πρώτον μεσοαστικές συνοικίες, δηλαδή οι συνοικίες βορείως της Εγνατίας οδού και μέχρι την Κασσάνδρου, οι 40 Εκκλησιές, η Αγία Τριάδα με την Ανάληψη και οι «νεότερες» συνοικίες Χαριλάου (ενορία Οσίας Ξένης) και Βότση (ενορία Αγίου Ελευθερίου).

Οι συνοικίες αυτές, ενώ αρχικά ψηφίζουν Κέντρο, από τις εκλογές του Συναγερμού και μετά (μέχρι το 1963) υπερισχύει η Δεξιά, για να επιστρέψουν στο Κέντρο το 1964, με το μεγάλο ρεύμα υπέρ του Γεωργίου Παπανδρέου και της Ένωσης Κέντρου.

Τέλος, το κέντρο της πόλης. Εδώ στις 8 από τις 9 εκλογικές αναμετρήσεις (δηλαδή πλην των εκλογών του 1950) η Δεξιά υπερισχύει με ποσοστά που ξεκινούν από το 43,3% και φτάνουν το 59,6% (Παπάγος, 1952).

ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΙΣ ΕΝΟΡΙΕΣ 1946-1964

Είναι όμως πολύ χρήσιμο να δούμε και μερικές χαρακτηριστικές περιπτώσεις ανάμεσα σε ομάδες ενοριών στο χρονικό διάστημα αυτό.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα «κάστρων της Αριστεράς», για τα οποία μιλήσαμε σε άλλο κεφάλαιο, είναι οι τρεις περιοχές του «εσωτερικού τόξου», η Τούμπα, οι Δυτικές Συνοικίες και η Άνω Πόλη, που ανήκουν στην ομάδα που ονομάσαμε «εργατικές συνοικίες». Υπενθυμίζεται ότι η Τούμπα περιλαμβάνει τις ενορίες Αγίας Μαρίνας, Αγίας Βαρβάρας και Αγίου Θεράποντα.

ΤΙ ΨΗΦΙΣΕ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1946-1964 Η ΤΟΥΜΠΑ:

Σχηματισμός	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964	**Μέσος**
ΔΕΞΙΑ	43,29	19,28	19,63	22,50	26,3	26,92	31,84	26,54	20,89	**26,35**
ΚΕΝΤΡΟ	57,71	36,66	41,50	38,06		20,12	30	35,15	43,84	**37,88**
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		44,05	38,69	37,07		52,92	38,17	38,30	35,50	**40,67**
ΚΕΝΤΡΟΑΡΙΣΤΕΡΑ					73,7					

Στην Τούμπα η Αριστερά καλά κρατεί, έστω κι αν το 1964, χρονιά της Ένωσης Κέντρου, φτάνει στο χαμηλότερο σημείο της, που είναι 35,5%.

Τα πράγματα είναι διαφορετικά στις Δυτικές Συνοικίες:

ΤΙ ΨΗΦΙΣΑΝ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1946-1964 ΟΙ ΔΥΤΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ:

Σχηματισμός	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964	**Μέσος**
ΔΕΞΙΑ	41,87	22,05	26,65	32,72	34,37	35,86	38,40	34,09	27,17	**32,57**
ΚΕΝΤΡΟ	57,87	41,72	40,55	34,78		19,26	27,20	35,62	44,64	**37,70**
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		36,25	33,50	32,50		44,87	34,50	30,27	28,18	**34,30**
ΚΕΝΤΡΟΑΡΙΣΤΕΡΑ					65,54					

Στις Δυτικές Συνοικίες υπάρχει ισχυρό Κέντρο, που μόνον το 1958 και το 1961 ηττάται από την Αριστερά. Από την άλλη πλευρά, η Δεξιά από το 1950 και μετά σημειώνει μια σταθερά ανοδική πορεία, που ανακόπτεται μόνον το 1964. Στις Δυτικές Συνοικίες περιλαμβάνονται οι ενορίες Αγίων Πάντων και Παναγίας Φανερωμένης και από ένα σημείο και μετά η ενορία Αγίου Νικολάου.

Στην Άνω Πόλη, το Κέντρο και η Αριστερά είναι οι δύο πρώτοι σχηματισμοί:

ΤΙ ΨΗΦΙΣΕ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1946-1964 Η ΠΑΝΩ ΠΟΛΗ:

Σχηματισμός	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964	**Μέσος**
ΔΕΞΙΑ	37,93	19,43	22,21	27,20	30,52	30,45	35,40	29,65	24,27	**28,56**
ΚΕΝΤΡΟ	61,79	41,19	41,30	37,69		19	29,10	37,07	46,84	**39,24**
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		39,37	36,15	35,02		50,54	35,50	33,26	28,88	**36,96**
ΚΕΝΤΡΟΑΡΙΣΤΕΡΑ					69,42					

Πράγματι, την Άνω Πόλη η κατάσταση είναι όπως ακριβώς και στις Δυτικές Συνοικίες: το Κέντρο είναι πάντοτε πρωτοπόρο, πλην των εκλογών 1958 και 1961. Κι εδώ η πορεία της Δεξιάς είναι συνεχώς ανοδική, εκεί όμως ανακόπτεται ήδη από το 1963. Υπενθυμίζεται ότι η Άνω Πόλη περιλαμβάνει τις ενορίες Αγίων Αναργύρων, Προφήτη Ηλία και Ταξιαρχών. Η συνοικία της Αγίας Τριάδας περιλαμβάνει δύο μεγάλες ενορίες: της Αγίας Τριάδας και του Ιωάννη Χρυσοστόμου. Εδώ η κυριαρχία της Δεξιάς είναι συνεχής (πλην των εκλογών του 1946 και 1950), ακόμα και στα χρόνια της ανόδου της Ένωσης Κέντρου, 1963-64.

ΤΙ ΨΗΦΙΣΕ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1946-1964 Η ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ:

Σχηματισμός	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964	**Μέσος**
ΔΕΞΙΑ	46,79	34,53	43,46	47,19	49,99	40,68	49,80	42,53	42,85	**44,20**
ΚΕΝΤΡΟ	51,68	41,12	34,14	34,30		22,64	27,70	34,20	39,66	**35,68**
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		24,33	21,77	18,41		36,66	22,50	19,50	17,48	**22,95**
ΚΕΝΤΡΟΑΡΙΣΤΕΡΑ					49,75					

Παρόμοια εικόνα με εκείνη της Αγίας Τριάδας παρουσιάζουν τα εκλογικά τμήματα της Ανάληψης: η Δεξιά πρωτεύει σε όλες τις εκλογικές αναμετρήσεις (πλην του 1946 και 1950), αλλά και σε εκείνη του 1956, απέναντι στο «λαϊκό μέτωπο». Στις δε εκλογές του 1964, αυξάνει το ποσοστό της κατά 4,5 σχεδόν μονάδες, υπερνικώντας την Ένωση Κέντρου παρά το ισχυρό ρεύμα της τελευταίας πανελλαδικά.

ΤΙ ΨΗΦΙΣΕ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1946-1964 Η ΑΝΑΛΗΨΗ:

Σχηματισμός	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964	**Μέσος**
ΔΕΞΙΑ	49,53	27,83	42,42	46,35	50,69	44,24	47,69	40,67	45,10	**43,83**
ΚΕΝΤΡΟ	50,47	38,86	37,02	35,17		23	28,40	34,86	37,92	**35,71**
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		33,30	20,25	18,38		32,45	23,92	19,78	16,88	**23,56**
ΚΕΝΤΡΟΑΡΙΣΤΕΡΑ					49,30					

Τέλος, αξίζει να δούμε την εκλογική συμπεριφορά δύο ενοριών που βρίσκονται στο «απόλυτο κέντρο» της πόλης, στη μέση της παλιάς «πυρίκαυστης» περιοχής, τις ενορίες Αγίας Σοφίας και Γρηγορίου Παλαμά.

ΤΙ ΨΗΦΙΣΕ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1946-1964 Η ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ ΚΑΙ Ο ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΠΑΛΑΜΑΣ:

Σχηματισμός:	1946	1950	1951	1952	1956	1958	1961	1963	1964	**Μέσος**
ΔΕΞΙΑ	49,20	37,20	50,43	55,88	60,40	52,06	56,28	54,75	49,60	**51,75**
ΚΕΝΤΡΟ	50,80	48,33	36,24	32,32		28,23	30,80	35,02	41,56	**37,91**
ΑΡΙΣΤΕΡΑ		14,43	13,20	11,70		20,74	12,90	10,23	8,83	**13,14**
ΚΕΝΤΡΟΑΡΙΣΤΕΡΑ					39,53					

Στο απόλυτο, το «ακριβό» από πλευράς απόκτησης στέγης με αγορά ή εκμίσθωση κατοικίας, κέντρο, η Δεξιά διατηρεί μια απόλυτη πλειοψηφία, στην οποία περίπου 5 στους 10 την ψηφίζουν μονίμως και αδιαλείπτως, σχεδόν 4 στους 10 είναι ψηφοφόροι του Κέντρου και 1 στους 10 είναι αριστερός.

Ο ΕΚΛΟΓΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΜΕΤΑ ΤΗ ΜΕΤΑΠΟΛΙΤΕΥΣΗ

Στις μετά τη μεταπολίτευση εθνικές εκλογές, οι πολιτικοί σχηματισμοί έλαβαν:

Α΄ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΠΟΣΟΣΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΩΝ 1974-2000

Σχηματισμός	1974	1977	1981	1985	1989Α	1989Β	1990	1993	1996	2000
ΔΕΞΙΑ	55,52	49,42	34,88	41,73	46,52	46,31	48,27	45,15	39,24	41,61
ΚΕΝΤΡΟ	28,26	31,59	48,77	44,67	36,11	38,96	37,43	44,33	44,60	44,91
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	15,93	17,49	15,19	12,97	15,31	13,80	13,25	9,15	12,47	10,30

Στα χρόνια 1974-2000, τα ελάχιστα και τα μέγιστα των κομμάτων στην Α΄ Θεσσαλονίκης έχουν αλλάξει σημαντικά. Η Δεξιά δεν κατέβηκε ποτέ κάτω από το 34,88% (1950: 26,29%) και το μέγιστο αποτέλεσμα που πέτυχε ήταν το 55,52% του 1974 (1946: 43,64%). Το Κέντρο έλαβε 28,26% κατ' ελάχιστον (1958: 20,76%) και 48,77% κατά μέγιστο (1964: 43,76%). Τέλος, η Αριστερά σημείωσε ελάχιστο 9,15% (1952: 27,37%) και μέγιστο 17,49% (1958: 43,27%).

Ας δούμε τι άλλαξε μεταξύ των μεταπολεμικών εκλογών και μέχρι πριν την δικτατορία σε σύγκριση με τις εκλογές που ακολούθησαν τη μεταπολίτευση.

Η μέση δύναμη των πολιτικών σχηματισμών (και η τυπική απόκλιση σ) στις εκλογικές αναμετρήσεις που έλαβαν χώρα στα χρόνια 1946-1964 ήταν η εξής:

ΚΕΝΤΡΟ 37,01 σ=10,36
ΔΕΞΙΑ 35,94 σ= 5,41
ΑΡΙΣΤΕΡΑ 30,70 σ= 5,96

(Σημειώνεται ξανά ότι στον υπολογισμό του μέσου τους δεν λαμβάνεται υπόψη η αποχή του 1946 και η επίδοση της Δημοκρατικής Παράταξης του 1956, διότι δεν μπορούν να διακριθούν οι ψήφοι μεταξύ Κέντρου και Αριστεράς). Επισημαίνεται η πολύ μικρή τυπική απόκλιση της Δεξιάς, δείγμα της σταθερής της συσπείρωσης μεταξύ εκλογικών αναμετρήσεων. Πολύ κοντινή τυπική απόκλιση έχει και η Αριστερά, σε αντίθεση με το Κέντρο.

Αντίστοιχα, στις εκλογές των ετών 1974-2000, η μέση δύναμη των πολιτικών σχηματισμών (και η τυπική απόκλιση σ) ήταν η εξής:

ΔΕΞΙΑ 44,91 σ=5,84
ΚΕΝΤΡΟ 39,96 σ=6,61
ΑΡΙΣΤΕΡΑ 13,58 σ=2,55

Η αυξομείωση των ποσοστών ανά σχηματισμό είναι:

ΔΕΞΙΑ +7,9% (αύξηση 21%)
ΚΕΝΤΡΟ +4,02% (αύξηση 11%)
ΑΡΙΣΤΕΡΑ -17,12% (μείωση 56%)

Δηλαδή, ανάμεσα στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια μέχρι τη δικτατορία, σε σύγκριση με την μεταπολιτευτική εποχή, η **Δεξιά** για κάθε 4 ψηφοφόρους της **αύξησε τη δύναμή της κατά 1 και τους έκανε 5**, το **Κέντρο πρόσθεσε 1 σε κάθε 10**, ενώ η **Αριστερά έχασε** περισσότερο από **έναν από κάθε δύο** παλιούς της ψηφοφόρους!

Τα παραπάνω συμβαίνουν στο σύνολο της Α΄ Εκλογικής Περιφέρειας Θεσσαλονίκης, η οποία όπως είναι γνωστό περιλαμβάνει την περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης και την περιφέρεια, με τους γύρω δήμους και κοινότητες. Είναι ενδιαφέρον να δούμε την πρώτη γενική διάκριση, την πορεία των πολιτικών σχηματισμών ανάμεσα στους δύο αυτούς «πόλους» διαχρονικά.

Τα αντίστοιχα αποτελέσματα στα εκλογικά τμήματα του Δήμου Θεσσαλονίκης ήταν:

ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΠΟΣΟΣΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΩΝ 1974-2000

Σχηματισμός	1974	1977	1981	1985	1989Α	1989Β	1990	1993	1996	2000
ΔΕΞΙΑ	57,09	51,84	34,14	44,45	49,45	50,21	51,19	49,79	43,30	45,37
ΚΕΝΤΡΟ	28,67	30,93	46,69	42,49	33,37	35,69	34,66	40,21	41,56	42,07
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	13,81	16,18	14,68	12,20	13,90	11,85	10,65	8,61	11,72	9,55

Ο μέσος όρος των πολιτικών σχηματισμών στο Δήμο Θεσσαλονίκης 1974-2000 ήταν:

ΔΕΞΙΑ 47,68 σ=6,24
ΚΕΝΤΡΟ 37,63 σ=5,80
ΑΡΙΣΤΕΡΑ 12,31 σ=2,35

Σε σύγκριση με τα χρόνια 1946-1964, παρατηρούμε την κατά 25% περίπου αύξηση της δύναμης της Δεξιάς, την κατά 0,3% μόνον αύξηση του Κέντρου και την δραματική μείωση της Αριστεράς κατά 55%.

Ας δούμε τώρα πώς ψήφισαν οι περιφερειακοί δήμοι και κοινότητες γύρω από τη Θεσσαλονίκη στα μετά τη μεταπολίτευση χρόνια:

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΠΟΣΟΣΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΩΝ 1974-2000

Σχηματισμός	1974	1977	1981	1985	1989Α	1989Β	1990	1993	1996	2000
ΔΕΞΙΑ	52,36	46,3	28,34	33,67	40,02	40,73	42,55	38,92	34,19	37,23
ΚΕΝΤΡΟ	26,70	32,76	49,73	49,47	40,08	43,24	41,27	49,89	48,39	48,14
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	20,27	19,64	17,87	16,10	17,29	14,35	13,6	9,40	13,37	11,30

Μέσοι όροι ποσοστών στις εκλογές 1974-2000 στην Περιφέρεια:

ΔΕΞΙΑ 39,43 σ=6,78

ΚΕΝΤΡΟ 42,96 σ=7,97

ΑΡΙΣΤΕΡΑ 15,32 σ=3,54

Υπενθυμίζεται ότι στην Περιφέρεια της πόλης, πριν τη δικτατορία κυριαρχούσε η Αριστερά με μέσο 39%, ακολουθούσε το Κέντρο με 36,4% και στην τελευταία θέση η Δεξιά έπαιρνε μόνον 29,5% περίπου.

Μετά το 1974, οι πολιτικές συνθήκες άλλαξαν και στην Περιφέρεια: η Δεξιά αύξησε τη δύναμή της κατά 36%, το Κέντρο κατά 17% περίπου, ενώ η καθίζηση της Αριστεράς ήταν γύρω στο 61%, μία καθίζηση που είναι στατιστικά αρμονική, ξεκινώντας από το 20,27% του 1974 μέχρι το 11,30% του 2000.

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΙΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ

Αξίζει στο σημείο αυτό να δούμε τη διαχρονική εξέλιξη των ποσοστών που λαμβάνουν οι πολιτικοί σχηματισμοί στο χρονικό διάστημα 1974-2000 στις 3 κατηγορίες των συνοικιών του Δήμου Θεσσαλονίκης (εργατικές, μεσοαστικές, κεντρικές συνοικίες).

ΤΙ ΨΗΦΙΣΑΝ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1974-2000 ΟΙ ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ:

Σχηματισμός	1974	1977	1981	1985	1989Α	1989Β	1990	1993	1996	2000
ΔΕΞΙΑ	50,46	44,18	28,11	36,11	42,33	41,58	43,05	40,88	36,78	43,51
ΚΕΝΤΡΟ	30,00	33,70	50,53	48,67	39,70	43,00	41,28	47,70	49,45	45,38
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	19,10	21,58	15,93	14,48	16,86	13,71	12,94	9,26	12,87	9,01

Πριν τη Δικτατορία του 1967, στις εργατικές συνοικίες το Κέντρο κατελάμβανε το 38% των ψήφων και η Αριστερά το 37,68%, χωρίς να υπολογίζεται στην ποσοστιαία αυτή κατανομή η αποχή του 1946 και οι ψήφοι στην Δημοκρατική Παράταξη το 1956. Η Δεξιά ερχόταν τρίτη με μέσο 28,61%.

Μετά τη μεταπολίτευση, παρατηρούμε τους παρακάτω μέσους στις εργατικές συνοικίες:

ΔΕΞΙΑ 40,7 σ=5,95

ΚΕΝΤΡΟ 42,94 σ=6,82

ΑΡΙΣΤΕΡΑ 14,57 σ=3,97

Συνεπώς, η Δεξιά αύξησε τη δύναμή της κατά 40%, το Κέντρο κατά 13%, ενώ η Αριστερά έχασε πάνω από το 60% της δύναμής της.

ΤΙ ΨΗΦΙΣΑΝ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1974-2000 ΟΙ ΜΕΣΟΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ:

Σχηματισμός	1974	1977	1981	1985	1989Α	1989Β	1990	1993	1996	2000
ΔΕΞΙΑ	58,09	52,00	37,45	41,04	50,68	50,34	52,28	50,48	44,03	46,10
ΚΕΝΤΡΟ	28,74	31,53	45,65	45,08	32,21	35,47	33,70	39,19	40,84	41,72
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	12,71	15,35	11,27	13,63	14,35	11,77	10,17	8,81	11,60	9,42

Στις μεσοαστικές συνοικίες, στην περίοδο 1946-1964 υπήρχε μια σχετική προτίμηση ψήφων προς τη Δεξιά που καταλάμβανε κατά μέσο όρο το 39,28%, ενώ το Κέντρο ακολουθούσε με 36,13%, υπήρχε όμως και ισχυρή αριστερή παρουσία με 26,20%. Στην περίοδο 1974-2000, η Δεξιά αύξησε τη δύναμή της κατά 18%, το Κέντρο επίσης κατά 15%, ενώ η Αριστερά έχασε το 55% της μέσης δύναμής της. Έτσι, οι μέσοι όροι των πολιτικών σχηματισμών διαμορφώθηκαν στις μεσοαστικές συνοικίες ως εξής:

ΔΕΞΙΑ 48,25 σ=6,09

ΚΕΝΤΡΟ 37,41 σ=5,91

ΑΡΙΣΤΕΡΑ 11,88 σ=2,16

ΤΙ ΨΗΦΙΣΑΝ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1974-2000 ΟΙ ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ:

Σχηματισμός	1974	1977	1981	1985	1989Α	1989Β	1990	1993	1996	2000
ΔΕΞΙΑ	63,64	59,71	46,25	56,15	62,54	59,65	62,46	61,67	51,04	52,30
ΚΕΝΤΡΟ	27,06	26,93	38,02	33,56	23,03	27,95	25,95	30,42	34,82	36,96
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	8,97	12,61	10,73	9,72	10,01	9,94	8,22	7,69	10,29	8,19

Υπενθυμίζεται ότι στα χρόνια 1946-1964 η Δεξιά είχε μεν την πλειοψηφία στις κεντρικές συνοικίες της Θεσσαλονίκης με 46,31%, αλλά η απόστασή της από το -δεύτερο- Κέντρο που παρουσίασε μέσο όρο 36,13% ήταν 10,18%. Μετά τη μεταπολίτευση, η Δεξιά αύξησε τη δύναμή της κατά μέσο όρο σε ποσοστό περί το 25%, ενώ το Κέντρο **υποχώρησε κατά 15%**. Η Αριστερά, που εμφάνιζε μέσο όρο 20,1%, υποχώρησε και αυτή κατά 52%. Έτσι, διαμορφώθηκαν οι παρακάτω μέσοι:

ΔΕΞΙΑ 57,54 σ=5,88

ΚΕΝΤΡΟ 30,47 σ=5,09

ΑΡΙΣΤΕΡΑ 9,63 σ=1,45

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΙΣ ΕΝΟΡΙΕΣ

Αξίζει, επίσης, να δούμε τις διαφορές των εκλογικών αποτελεσμάτων μετά το 1974 στις ομάδες ενοριών των οποίων παρουσιάσαμε την εκλογική συμπεριφορά στα χρόνια 1946-1964, αρχίζοντας από το «κάστρο» της Αριστεράς, την Τούμπα.

ΤΙ ΨΗΦΙΣΕ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1974-2000 Η ΤΟΥΜΠΑ:

Σχηματισμός	1974	1977	1981	1985	1989Α	1989Β	1990	1993	1996	2000
ΔΕΞΙΑ	46,19	38,63	24,00	31,21	37,65	37,15	38,69	37,80	34,19	34,73
ΚΕΝΤΡΟ	31,21	34,89	51,15	50,09	41,35	44,52	42,21	48,40	53,49	47,43
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	22,18	24,96	21,86	17,98	21,97	16,75	15,54	11,50	15,19	12,64

Στην Τούμπα, όπου η Αριστερά το 1958 είχε φτάσει να πάρει το 52,92% των ψήφων και είχε μέσο όρο στα χρόνια 1946-1964 ποσοστό 40,67%, η υποχώρηση των ποσοστών της είναι της τάξεως του 55%. Το Κέντρο είδε τη δύναμή του να αυξάνει από μ.ο. 37,88% στο 44,47% (+17%), ενώ η Δεξιά από το ανυπόληπτο 26,35% της προ-δικτατορικής περιόδου ανέβηκε στο 36,02%, **σημειώνοντας αύξηση της τάξεως του 36,7%**. Τα μέσα ποσοστά διαμορφώθηκαν στην Τούμπα ως εξής:

ΔΕΞΙΑ 36,02 σ=5,74
ΚΕΝΤΡΟ 44,47 σ=7,18
ΑΡΙΣΤΕΡΑ 18,05 σ=4,50

ΤΙ ΨΗΦΙΣΑΝ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1974-2000 ΟΙ ΔΥΤΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ:

Σχηματισμός	1974	1977	1981	1985	1989Α	1989Β	1990	1993	1996	2000
ΔΕΞΙΑ	55,64	48,98	35,16	40,40	46,45	46,66	47,65	43,46	36,82	43,51
ΚΕΝΤΡΟ	28,58	32,72	48,47	47,10	36,55	40,59	39,46	46,65	49,45	45,38
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	18,08	16,23	14,09	11,82	14,73	11,20	10,22	7,45	12,87	9,01

Στα χρόνια 1946-1964, οι τρεις πολιτικοί σχηματισμοί ήταν περίπου ισοδύναμοι στις Δυτικές Συνοικίες: το Κέντρο πρώτο με βραχεία κεφαλή (37,7%), αμέσως μετά η Αριστερά (με 34,30%), ενώ μια ισχυρή (σε αντίθεση προς την Τούμπα) Δεξιά ελάμβανε 32,57% κατά μέσο όρο.

Αντίθετα, στα χρόνια 1974-2000, οι Δυτικές Συνοικίες ψήφισαν τη Δεξιά ως πρώτη επιλογή με μέσο 44,47% (αύξηση 36,5%) ενώ το Κέντρο ως δεύτερη (με ποσοστό αύξησης 10%). Εδώ οι διαχρονικές απώλειες της Αριστεράς βρίσκονται στο 63,3%. Οι νέοι μέσοι όροι των Δυτικών Συνοικιών είναι:

ΔΕΞΙΑ 44,47 σ=6,03
ΚΕΝΤΡΟ 41,49 σ=7,13
ΑΡΙΣΤΕΡΑ 12,57 σ=3,29

ΤΙ ΨΗΦΙΣΕ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1974-2000 Η ΠΑΝΩ ΠΟΛΗ:

Σχηματισμός	1974	1977	1981	1985	1989Α	1989Β	1990	1993	1996	2000
ΔΕΞΙΑ	50,68	45,19	28,54	36,56	43,20	42,59	42,87	43,25	37,81	40,97
ΚΕΝΤΡΟ	30,46	33,75	51,54	48,81	36,91	43,29	42,79	46,95	47,54	46,89
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	18,39	20,05	16,62	13,85	23,45	12,05	11,78	8,36	12,20	9,38

Στην Άνω Πόλη, η Αριστερά είχε επιτύχει 50,54% στις εκλογές του 1958, ενώ η μέση δύναμή της βρίσκονταν κοντά στο 37% κατά τα προ της Δικτατορίας χρόνια. Η Δεξιά περιοριζόταν σε μέσο 28,56%, ενώ το Κέντρο ήταν πολύ ισχυρό και καταλάμβανε την πρώτη θέση με 39,24%.

Στις τελευταίες 10 εκλογικές αναμετρήσεις, η μεν Αριστερά έχασε 60,5%, η δε Δεξιά κέρδισε 44,1% και το Κέντρο 9,3%. Έτσι, οι νέοι μέσοι που διαμορφώθηκαν ήταν οι εξής:

ΔΕΞΙΑ 41,16 σ=5,88
ΚΕΝΤΡΟ 42,89 σ=6,97
ΑΡΙΣΤΕΡΑ 14,61 σ=4,87

ΠΡΩΤΕΣ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Μετά την ανάγνωση των προηγουμένων πινάκων, διαπιστώνουμε τα παρακάτω:

1. Στην Α΄ Περιφέρεια Θεσσαλονίκης, στα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια της οικονομικής ανέχειας, της ανεργίας, της μετανάστευσης στη Δυτική Ευρώπη και της αργόσυρτης εκβιομηχάνισης, οι ψηφοφόροι της στήριξαν τις ελπίδες τους κυρίως στο Κέντρο (περίπου 37%) και δευτερευόντως στη Δεξιά. Υπήρξε, όμως, μια σημαντική εκπροσώπηση της Αριστεράς, (περίπου 31%) που δήλωνε μια ιδιαίτερα αυξημένη τοποθέτηση ελπίδων στο ουτοπικό όραμα, στην περιοχή.

Ειδικότερα: στον Δήμο Θεσσαλονίκης, που περιελάμβανε το κέντρο της πόλης, τις μεσοαστικές συνοικίες της Αγίας Τριάδας, Ανάληψης, Χαριλάου και άλλες, καθώς και τις εργατικές συνοικίες της Τούμπας, την Άνω Πόλη και τις Δυτικές Συνοικίες, η Δεξιά υπερίσχυε ελαφρώς του Κέντρου, με την Αριστερά να έχει όμως και πάλι σημαντική δύναμη (περίπου 28%) λόγω της ψήφου των εργατικών συνοικιών.

Από την άλλη πλευρά, στους περιφερειακούς δήμους και κοινότητες (κι αυτές εργατικές συνοικίες), η Αριστερά κατέχει την πρώτη θέση στους ψηφοφόρους με περίπου 39% (ένας στους τέσσερις), ενώ το Κέντρο ακολουθεί με περίπου 36,5% και η Δεξιά καταλαμβάνει την τρίτη επιλογή.

2. Η μετά τη δικτατορία εποχή επιφέρει μια σημαντική μετάλλαξη: στην Α΄ Περιφέρεια Θεσσαλονίκης, η Δεξιά είναι η αδιαφιλονίκητη πολιτική επιλογή της πλειοψηφίας με ποσοστό περίπου 45%, το Κέντρο ακολουθεί με ποσοστό περίπου 40%, ενώ η Αριστερά καταποντίζεται σε ποσοστό περίπου 13,5%.

Στον Δήμο Θεσσαλονίκης μάλιστα η Δεξιά συγκεντρώνει κατά μέσον όρο 47,7%, το Κέντρο το 37,6% και η Αριστερά το 12,3%.

Στις περιφερειακές συνοικίες, το Κέντρο προηγείται με ποσοστό σχεδόν 43%, η δε Δεξιά ακολουθεί με 39,4%. Κι εκεί, όμως, η Αριστερά κατέρχεται σε μέσο 15,3%, μη θυμίζοντας σε καμιά περίπτωση το 39% της προδικτατορικής περιόδου.

ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Στο τμήμα αυτό θα διατυπώσουμε ορισμένες παρατηρήσεις που σχετίζονται με την κατανομή του πληθυσμού των εκλογέων της Α΄ Εκλογικής Περιφέρειας Θεσσαλονίκης, που συμπίπτει με το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης.

Κατ' αρχήν, παρακολουθούμε τη συγκέντρωση των εκλογέων στις γεωγραφικές περιοχές, από όπου συμπεραίνουμε τα ακόλουθα:

Στα μέσα της πέμπτης δεκαετίας του 20ού αιώνα, στις εκλογές του 1946, οι εγγεγραμμένοι εκλογείς της Α΄ Θεσσαλονίκης κατοικούσαν κατά 80% περίπου στον Δήμο Θεσσαλονίκης και κατά 20% στους περιφερειακούς δήμους και κοινότητες. Συγκεκριμένα, η κατανομή ήταν η εξής:

Επί εγγεγραμμένων	57.325
Κάτοικοι κέντρου πόλης	25,45%
Κάτοικοι εργατικών συνοικιών	23,57%
Κάτοικοι μεσοαστικών συνοικιών	30,92%
Κάτοικοι Περιφέρειας	20,06%

Τέσσερα χρόνια αργότερα, στις εκλογές του 1950, η παραπάνω κατανομή δεν άλλαξε σημαντικά:

Επί εγγεγραμμένων	71.689
Κάτοικοι κέντρου πόλης	26,08%
Κάτοικοι εργατικών συνοικιών	24,72%
Κάτοικοι μεσοαστικών συνοικιών	29,52%
Κάτοικοι Περιφέρειας	19,68%

Η παραπάνω κατάσταση, επίσης, δεν άλλαξε και στις εκλογές του 1951 και του 1952, γι' αυτό παραλείπονται τα σχετικά ποσοστά. Το 1956, όμως, πρώτη φορά της ψήφου των γυναικών στην Ελλάδα σε εθνικές εκλογές, οι σχεδόν διπλάσιοι εγγεγραμμένοι της Θεσσαλονίκης έχουν κάπως διαφορετική κατανομή κατοικίας:

Επί εγγεγραμμένων	137.205
Κάτοικοι κέντρου πόλης	21,96%
Κάτοικοι εργατικών συνοικιών	22,84%
Κάτοικοι μεσοαστικών συνοικιών	28,53%
Κάτοικοι Περιφέρειας	26,48%

Η τάση αυτή, της αύξησης των ψηφοφόρων της Περιφέρειας, φαίνεται να επαληθεύεται μερικά χρόνια αργότερα, στις εκλογές του 1964, οπότε έχουμε:

Επί εγγεγραμμένων	190.720
Κάτοικοι κέντρου πόλης	18,85%
Κάτοικοι εργατικών συνοικιών	22,61%
Κάτοικοι μεσοαστικών συνοικιών	32,14%
Κάτοικοι Περιφέρειας	26,40%

Παρατηρούμε, λοιπόν, το 1964 ότι οι εγγεγραμμένοι στο κέντρο της πόλης έχουν κατέλθει αρκετά, ως ποσοστό του συνόλου των εκλογέων του 1946, από 25,45% σε 18,85%, οι δε εκλογείς που κατοικούν σε μεσοαστικές συνοικίες έχουν αυξηθεί ελαφρώς, από 30,92% σε 32,14%. Οι κάτοικοι-εκλογείς της περιφέρειας όμως, ενώ το 1946 αποτελούσαν το 20,06% των εγγεγραμμένων, το 1964 βρίσκονταν στο 26,4%, έχοντας αυξηθεί κατά 30%.

Αν πάμε τώρα δεκατρία χρόνια αργότερα, στις εκλογές του 1977, η τάση συρρίκνωσης του αριθμού των ψηφοφόρων του κέντρου της πόλης συνεχίζεται, όπως και του αριθμού ψηφοφόρων των εργατικών συνοικιών. Αντίθετα, στις μεσοαστικές συνοικίες βρισκόμαστε στο ίδιο περίπου επίπεδο με εκείνο της προδικτατορικής περιόδου, ενώ τα ποσοστά ψηφοφόρων της περιφέρειας ξεφεύγουν κατά πολύ και ξεπερνούν το 1/3 του συνόλου των εκλογέων της Α΄ Θεσσαλονίκης:

Επί εγκύρων ψηφοδελτίων	217.714
Κάτοικοι κέντρου πόλης	17,03%
Κάτοικοι εργατικών συνοικιών	18,15%
Κάτοικοι μεσοαστικών συνοικιών	30,34%
Κάτοικοι Περιφέρειας	34,48%

Έκτοτε, στην Περιφέρεια της Α΄ Θεσσαλονίκης ξεκίνησε μια πληθυσμιακή άνοδος που κορυφώθηκε στις δύο τελευταίες εκλογικές αναμετρήσεις, του 1996 και του 2000. Συγκεκριμένα, είχαμε:

Εκλογές 1996

Εγγεγραμμένοι στη Α΄ Θεσσαλονίκης	412.611	
Εγγεγραμμένοι Δήμου Θεσσαλονίκης	235.933	57,18%
Εγγεγραμμένοι Περιφέρειας	176.678	42,82%

Εκλογές 2000

Εγγεγραμμένοι στη Α΄ Θεσσαλονίκης	423.159	
Εγγεγραμμένοι Δήμου Θεσσαλονίκης	235.062	55,55%
Εγγεγραμμένοι Περιφέρειας	188.097	44,45%

Παρατηρούμε ότι, ακόμα και στο μικρό χρονικό διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ 1996 και 2000, έχουμε ελαφρά μείωση των εγγεγραμμένων ψηφοφόρων στον Δήμο Θεσσαλονίκης, ενώ στην περιφέρεια διαπιστώνεται αύξηση 11.419 ψηφοφόρων ή 6,5%. Και από την άλλη πλευρά, διαπιστώνεται ότι μέσα σε 55 χρόνια που μεσολαβούν από τις εκλογές του 1946, οι κάτοικοι-ψηφοφόροι της περιφέρειας υπερδιπλασιάζονται ως ποσοστό των συνολικών ψηφοφόρων της εκλογικής περιφέρειας Α΄ Θεσσαλονίκης, από το 20,06% στο 44,45%.

Για να γίνει ακόμα πιο εμφανής η διαφορά, ουσιαστικά ο πληθυσμιακός μετασχηματισμός μεταξύ των ετών 1946-1990, δίδονται στον επόμενο πίνακα ο αριθμός των εγγεγραμμένων ανά συνοικία της περιφέρειας:

ΣΥΝΟΙΚΙΑ (Δήμος ή Κοινότητα)	Εγγεγραμμένοι 1946	Εγγεγραμμένοι 2000	Πολλαπλασιαστής
Καλαμαριά (συμπεριλ. Νέας Κρήνης, Κουρί, Ν.Ρυσσίου και Κατιρλί)	3.094	35.324	11,41
Νέα Ευκαρπία	172	3.200	18,60
Ελευθέρια-Κορδελιό (Κουκλουτζάς)	414	11.617	28,06
Χαρμάνκιοΐ/Εύοσμος	325	17.951	55,23
Μενεμένη	536	8.369	15,61
Αμπελόκηποι	1.562	19.874	12,72
Σταυρούπολη*	508	18.066	35,56
Πολίχνη	163	16.042	98,41
Νεάπολη	2.368	22.376	9,44
Ροδοχώρι, Συκιές, Πεύκα, Αγ.Παύλος	1.631	27.651	16,95
Τριανδρία	715	7.180	10,04
ΣΥΝΟΛΟ	**11.488**	**187.650**	**16,33**

Σημειώνεται ότι οι περιφερειακοί δήμοι και κοινότητες το 1946 ήταν:

- Νέα Ευκαρπίας
- Κορδελιού
- Χαρμάνκιοϊ (Το Χαρμάνκιοϊ περιλάμβανε τότε και τον Εύοσμο).
- Μενεμένης
- Αμπελοκήπων
- Σταυρούπολης
- Πολίχνης
- Νεάπολης
- Ροδοχωρίου Συκεών
- Τριανδρίας
- Καλαμαριάς και των περιοχών της: Νέου Ρυσσίου, Νέας Κρήνης, Κουρί και Κατιρλί.

Αντίστοιχα, στις εκλογές του 2000 οι περιφερειακοί δήμοι και κοινότητες ήταν:

- Ευκαρπίας
- Ελευθέριου - Κορδελιού
- Ευόσμου
- Μενεμένης
- Αμπελοκήπων
- Σταυρούπολης
- Πολίχνης
- Νεάπολης
- Άγιου Παύλου
- Καλαμαριάς
- Πεύκων
- Συκεών
- Τριανδρίας

Η παραπάνω πληθυσμιακή σύγκριση των εκλογέων του προηγούμενου πίνακα γίνεται στη βάση της σύγκρισης των δύο ομαδοποιήσεων.

Αν παρατηρήσουμε τον σχετικό πολλαπλασιαστή στον Δήμο Θεσσαλονίκης, θα δούμε ότι ανέρχεται σε πολύ μικρότερο ύψος: οι εγγεγραμμένοι το 1946 ήταν 45.838, ενώ το 2000 ανήλθαν σε 235.062, οπότε έχουμε πολλαπλασιαστή **5,13**. Διαπιστώνουμε, λοιπόν, μια πολύ μεγάλη «ψαλίδα», δεδομένου ότι ο πολλαπλασιαστής **στην Περιφέρεια είναι 16,33, άρα 3,18 φορές μεγαλύτερος** του Δήμου Θεσσαλονίκης.

Αυτό δείχνει και το μέγεθος της σοβαρής μεταβολής που υπέστη ο εκλογικός χάρτης της Α΄ Περιφέρειας Θεσσαλονίκης μεταξύ 1946 και 2000, σε επίπεδο εκλογικού πληθυσμού και σύνθεσης του σώματος των εκλογέων.

* Στις εκλογές του 2000 δεν υπολογίζονται 447 εγγεγραμμένοι στο «Ειδικό Τμήμα Σταυρουπόλεως».

Η ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΕΚΛΟΓΙΚΟΥ ΧΑΡΤΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Είδαμε στα προηγούμενα ότι ο εκλογικός χάρτης της Α΄ Θεσσαλονίκης άλλαξε σε σημαντικό βαθμό τα τελευταία 55 χρόνια. Διαπιστώσαμε α-

κόμα την αλλαγή του ποσοστού των ψηφοφόρων της Περιφέρειας, δηλαδή των περιφερειακών Δήμων και Κοινοτήτων στο σύνολο της Α΄ Εκλογικής Περιφέρειας Θεσσαλονίκης, και άρα τη συρρίκνωση του σχετικού ποσοστού του Δήμου Θεσσαλονίκης. Για να πούμε τα πράγματα με το όνομά τους, είδαμε το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης να δίνει στα χρόνια 1946-1964 μια πλειοψηφία στην Αριστερά και το Κέντρο, αλλά να στρέφεται τα τελευταία χρόνια, δηλαδή στις μετά τη μεταπολίτευση του 1974 εκλογές, στη Δεξιά.

Παραστατικά, τα κέρδη και οι απώλειες κάθε ενός από τους τρεις πολιτικούς σχηματισμούς δίνονται από τον παρακάτω πίνακα:

ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΩΝ ΣΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ 1974-2000

ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΕΣ	ΔΕΞΙΑ	ΚΕΝΤΡΟ	ΑΡΙΣΤΕΡΑ
Στον Δήμο Θεσσαλονίκης	+25%	+0,3%	-53%
Στις εργατικές συνοικίες	+40%	+13%	-60%
Στις μεσοαστικές συνοικίες	+25%	-15%	-52%
Στους περιφερειακούς Δήμους	+36%	+11%	-56%
Στην Τούμπα	+36,7%	+17%	-55%
Στις Δυτικές Συνοικίες	+35,5%	+10%	-63,3%
Στην Άνω Πόλη	+44,1%	+9,3%	-60,5%
ΣΤΗΝ Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	**+21%**	**+11%**	**-56%**

Παρατηρείται μια σαφής «στροφή προς τα δεξιά» στην Α΄ Θεσσαλονίκης, που είναι πολύ έντονη σε περιοχές όπου τα παλαιότερα χρόνια κατοικούσε το (συνήθως αριστερό) προλεταριάτο, όπως στους περιφερειακούς Δήμους, την Τούμπα, τις Δυτικές Συνοικίες του Δήμου Θεσσαλονίκης και την Άνω Πόλη.

Παρατηρεί ακόμα κανείς ότι η αύξηση της Δεξιάς στις μεσοαστικές συνοικίες δεν είναι πολύ μεγάλη, αλλά η μείωση των ποσοστών του Κέντρου σημαντική: 15%.

Τέλος, η πτώση του μέσου ποσοστού της Αριστεράς κατά 56% γενικά, αλλά σε ποσοστά που εγγίζουν τα όρια της πολιτικής εξαφάνισης σε ορισμένες αριστερογενείς περιοχές του παρελθόντος, αποτελεί ένα σημείο που προβληματίζει κάθε μελετητή.

Ποιοι μπορεί να είναι οι λόγοι κι οι αιτίες αυτής της στροφής;

Πρώτα-πρώτα, μπορεί να είναι λόγοι **πολιτικοί**: όσο απομακρυνόμαστε από τον Εμφύλιο, όσο φεύγουν οι συμμέτοχοι σ' αυτόν, η αριστερή μνήμη των ψηφοφόρων απομακρύνεται κι αυτή. Η διάσπαση του ΚΚΕ το 1968 και η οξύτητα με την οποία αντιμετωπίστηκε από τους πρώην συντρόφους, η δημιουργία δύο κομμάτων με τον ίδιο τίτλο (ΚΚΕ και ΚΚΕ Εσωτερικού) σίγουρα επέδρασε επίσης στη διαμόρφωση εκλογικής γνώμης στους αριστερούς ψηφοφόρους. Αργότερα, η βαθμιαία αποσύνθεση και η ραγδαία κατάρρευση του σοβιετικού μοντέλου στην Ανατολική Γερμανία αρχικά (με την πτώση του τείχους στο Βερολίνο) και αμέσως μετά στις υπόλοιπες χώρες του «υπαρκτού σοσιαλισμού» και κυρίως στην «μητέρα»

του «υπαρκτού», τη Σοβιετική Ένωση, σήμαιναν για πολλούς το τέλος της ουτοπίας.

Δεύτερον, λόγοι **κοινωνικοί και χωροταξικοί**: για να αποκτήσει το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης και των περιχώρων της τον πληθυσμό που συγκεντρώνει, σημειώθηκε στο δεύτερο μισό του αιώνα μια μεγάλη εσωτερική μετανάστευση, μεγαλύτερη σε αριθμό από εκείνη που σημειώθηκε τα πρώτα 25 χρόνια του ίδιου αιώνα. Οι νεοφερμένοι αυτοί εγκαταστάθηκαν κυρίως στους περιφερειακούς συνοικισμούς της μείζονος Θεσσαλονίκης και αύξησαν όσο σε καμιά άλλη πόλη στην Ελλάδα τον κατοικήσιμο πολεοδομικό χώρο της πόλης.

Πράγματι, η έκταση που κατελάμβανε το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης (Δήμος και γειτονικοί δήμοι και κοινότητες) υπολογιζόταν στα 1940 σε 2.000 εκτάρια στα οποία ζούσε πληθυσμός 278.000 κατοίκων. Το 1951 η «μείζων Θεσσαλονίκη» κατελάμβανε 2.400 εκτάρια (302.635 κάτοικοι) το 1961 είχε φθάσει τα 3.000 εκτάρια (με 380.000 κατοίκους). Η έκρηξη της χωρικής εξάπλωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος επήλθε μέσα στη δεκαετία 1961-1971, αφού η έκτασή του διπλασιάστηκε για να φθάσει τα 6.000 εκτάρια που συγκέντρωναν πληθυσμό 550.563 ανθρώπων. Ήταν η εποχή της εκρηκτικής ανοικοδόμησης της πόλης και της συγκέντρωσης δεκάδων χιλιάδων εσωτερικών μεταναστών από διάφορες πόλεις και χωριά της Β. Ελλάδος (κατά βάση), που εγκαταστάθηκαν κυρίως στους περιφερειακούς δήμους και κοινότητες σε αναζήτηση καλύτερων όρων εργασίας και αστικής διαβίωσης[2]. Στην επόμενη γενική απογραφή, του 1981, βρίσκουμε το συγκρότημα να εκτείνεται σε 6.110 εκτάρια, τον δε πληθυσμό του να αυξάνεται και πάλι σε 702.107 κατοίκους, ενώ στα επόμενα χρόνια η δημογραφική ανάπτυξη συνεχίζεται βρίσκοντας στην απογραφή του 1991 στο πολεοδομικό συγκρότημα 749.048 κατοίκους, στη δε απογραφή του 2001 να έχει φθάσει τους 860.994 κατοίκους που απογράφτηκαν σ' αυτό και το πολεοδομικό συγκρότημα υπολογίζεται ότι καταλαμβάνει 9.000 εκτάρια.

Όμως όλες οι παραπάνω αιτίες δεν μπορούν να μετρηθούν και να απεικονιστούν στατιστικά, πλην μιας άλλης: της αύξησης του επιπέδου ευημερίας στη χώρα και ειδικότερα στην πόλη.

Αν και είναι στατιστικά παρακινδυνευμένο, προσπαθήσαμε να μετρήσουμε τον συντελεστή συσχέτισης ανάμεσα στα ποσοστά που πήραν στις εκλογές του 1961 μέχρι εκείνες του 2000 η Δεξιά, το Κέντρο και η Αριστερά και σε 9 «δείκτες ευημερίας».

Οι δείκτες ευημερίας αυτοί είναι: Το κατά κεφαλήν Εγχώριο Ακαθάριστο Προϊόν (ΑΕΠ), ο αριθμός των τηλεφωνικών γραμμών (συνδέσεων) ανά 1.000 κατοίκους, το προσδόκιμο των ετών ζωής, ο αριθμός των αγραμμάτων ανά 10.000 κατοίκους, ο αριθμός των απασχολουμένων στο σύνολο της οικονομικής δραστηριότητας, ο αριθμός των αγροτών, η κατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος, η κατανάλωση υγρών καυσίμων (βενζίνης και πετρελαίου), η μέση κατά κεφαλήν κατανάλωση κρέατος.

Εφαρμόζοντας την εξίσωση του συντελεστή συσχέτισης κατά Pearson, προσπαθήσαμε να ανιχνεύσουμε τη συσχέτιση μεταξύ των ποσοστών που έλαβε κάθε πολιτικός σχηματισμός και της μεταβλητής κάθε δείκτη ευημερίας. Αν το αποτέλεσμα πλησιάζει τη μονάδα, τότε δεχόμαστε ότι υπάρχει ισχυρός βαθμός συσχέτισης μεταξύ των ποσοστών ενός πολιτικού σχηματισμού και της σχετικής μεταβλητής, π.χ. της κατανάλωσης ρεύματος. Αν πλησιάζει το 0, ο βαθμός συσχέτισης είναι πολύ μικρός. Αν πάλι πλησιάζει το -1, τότε υπάρχει μεγάλος βαθμός αρνητικής συσχέτισης, κ.λπ.

Τα αποτελέσματά μας ομαδοποιούνται ως εξής:

ΠΟΛΙΤΙΚΟΙ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΥΗΜΕΡΙΑΣ

Σχηματισμός	Α.Ε.Π.	Τηλέφωνα	Προσδόκιμο	Αγράμματοι	Απασχολούμενοι	Αγρότες	Κατανάλωση		
							Ηλεκτρικού	Καυσίμων	Κρέατος
ΔΕΞΙΑ	0,37	0,22	0,24	-0,33	-0,28	0,09	0,25	0,98	0,39
ΚΕΝΤΡΟ	0,44	0,53	0,64	0,17	-0,52	0,57	0,51	0,97	0,45
ΑΡΙΣΤΕΡΑ	-0,95	-0,91	0,94	0,69	0,96	-0,84	-0,93	-0,99	-0,97

Τα παραπάνω μας οδηγούν στα εξής συμπεράσματα:

1. Υπάρχει μέσος βαθμός συσχέτισης μεταξύ των ποσοστών της Δεξιάς αφενός και αφετέρου της αύξησης του ΑΕΠ και της κατανάλωσης κρέατος.

2. Υπάρχει λίγο μεγαλύτερος, αλλά πάντοτε μέσος βαθμός συσχέτισης μεταξύ αφενός των ποσοστών του Κέντρου και αφετέρου του ΑΕΠ, της κατανάλωσης κρέατος, ηλεκτρικού ρεύματος και αριθμού τηλεφωνικών συνδέσεων.

3. Διαπιστώνεται υψηλότατος βαθμός αρνητικής συσχέτισης (όσο αυξάνει μια μεταβλητή μειώνεται η δεύτερη) μεταξύ αφενός της διαχρονικής αύξησης του ΑΕΠ, της κατανάλωσης κρέατος, του αριθμού των τηλεφώνων, του προσδόκιμου ζωής, της μείωσης του αριθμού των αγροτών και της κατανάλωσης ηλεκτρικού ρεύματος και αφετέρου των ποσοστών της Αριστεράς σε κάθε επόμενη εκλογική αναμέτρηση.

4. Επισημαίνεται, τέλος, και το γεγονός ότι η συσχέτιση μεταξύ των ποσοστών της Δεξιάς και του Κέντρου αφ' ενός και της κατανάλωσης καυσίμων (βενζίνης και πετρελαίου) εγγίζει τη μονάδα, δηλαδή τον μεγαλύτερο βαθμό συσχέτισης. Το ίδιο συμβαίνει και στη συσχέτιση μεταξύ κατανάλωσης καυσίμων και μείωσης της δύναμης της Αριστεράς, μόνο που (φυσικά) εκεί υπάρχει αρνητική συσχέτιση που προσεγγίζει τη μονάδα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ

Μετά από την παρουσίαση όλων αυτών των στοιχείων, ξαναγυρίζουμε στα βασικά ερωτήματα που τέθηκαν στην εισαγωγή της παρούσας μελέτης.

Το πολεοδομικό συγκρότημα που αποτελεί την λεγόμενη Α΄ Εκλογική Περιφέρεια Θεσσαλονίκης είχε πριν από τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο μια σχετική ιδιαιτερότητα: τα ποσοστά της Αριστεράς ήταν σχετικά υψηλότερα από άλλες εκλογικές περιφέρειες της χώρας, γεγονός που οφειλόταν

στην διείσδυση του ΚΚΕ στην εργατική τάξη της πόλης αλλά και στην ισχυρή παρουσία της Εβραϊκής Κοινότητας στη Θεσσαλονίκη, της οποίας η πολυπληθής εργατική τάξη είχε ισχυρούς (και ιστορικούς) δεσμούς με το ΚΚΕ. Αποτέλεσμα αυτού ήταν το ότι στις τελευταίες προπολεμικές εκλογές, εκείνες του 1936, το ποσοστό του ΚΚΕ στην πόλη έφτασε το 13,8% ενώ στο πολεοδομικό συγκρότημα Αθηνών-Πειραιώς μόνον 7,4%.

Μετά την Κατοχή και τα γεγονότα που μεσολάβησαν, η επιρροή της Αριστεράς στο εκλογικό σώμα της πόλης άρχισε να μεγαλώνει εντυπωσιακά. Στις εκλογές του 1946 η σημειωθείσα αποχή ήταν 40,25% έναντι υπολογιζόμενης αποχής σε επίπεδο επικράτειας γύρω στο 25%. Στις πρώτες μετά τον Εμφύλιο Πόλεμο εκλογές όπου συμμετείχε η Αριστερά (το 1950), έλαβε στη Θεσσαλονίκη 31,92%, ενώ στην Επικράτεια μόνον 9,70%. Στις εκλογές του 1951 τα ποσοστά ήταν: Θεσσαλονίκη 28,13%-Επικράτεια 10,57% για την τότε ΕΔΑ. Στις εκλογές του 1956, όπου υπό την Δημοκρατική Ένωση συνεργάστηκαν εκλογικά όλα τα κόμματα εναντίον της ΕΡΕ, ο συνασπισμός τους πήρε στη Θεσσαλονίκη 60,76% και στην Επικράτεια 48,15%, χάρη στην επιρροή της Αριστεράς στην πόλη. Η μεγαλύτερη επιτυχία της Αριστεράς στη Θεσσαλονίκη ήταν αδιαφιλονίκητα το ποσοστό της στις εκλογές του 1958, όπου συγκέντρωσε 43,27% έναντι 24,42% του μέσου της σε όλη τη χώρα. Από εκεί και μετά ξεκίνησε η πτώση της (30,21% το 1961, 27,76% το 1963 και 24,99% το 1964 έναντι 14,63%, 14,34% και 11,80% στην Επικράτεια), παραμένοντας ωστόσο μια σημαντική εκλογική δύναμη στην πόλη, παίρνοντας συνήθως γύρω στο διπλάσιο ποσοστό του μέσου της σε επίπεδο Επικράτειας. Αυτά, όμως, συνέβαιναν μέχρι τις εκλογές του 1964. Από το 1974 και μετά, παρατηρείται στη Θεσσαλονίκη μια προϊούσα αύξηση των ποσοστών της Δεξιάς (και δευτερευόντως του Κέντρου) που συνοδεύεται με μια «δραματική» μείωση των ποσοστών της Αριστεράς.

Η αύξηση των ποσοστών της Δεξιάς είναι πιο εντυπωσιακή στις συνοικίες που η παρούσα μελέτη ονομάζει ως «εργατικές» συνοικίες, δηλαδή που παλαιότερα στα χρόνια της αρχής της περιόδου που εξετάζει η μελέτη διέμενε η εργατική τάξη της πόλης: Τούμπα, Άνω Πόλη, Δυτικές Συνοικίες, αλλά και το «εξωτερικό περιφερειακό τόξο», που ξεκινάει από το Κορδελιό και τη Μενεμένη και περνώντας από τους Αμπελοκήπους, Σταυρούπολη, Νεάπολη και Συκιές, καταλήγει στην Καλαμαριά.

Θεωρούμε ότι η αλλαγή αυτή στην κοινωνική συνείδηση των κατοίκων-εκλογέων των περιφερειών αυτών είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων, πολιτικών, κοινωνικών και οικονομικών που διαμόρφωσαν μια νέα κοινωνική συνείδηση στις γειτονιές της πόλης. Μερικοί από τους παράγοντες αυτούς περιγράφονται στο προηγούμενο κεφάλαιο, αλλά νομίζουμε πως είναι βασικά τρεις:

1. Το γεγονός ότι η χώρα, και ακόμα πιο έντονα η Θεσσαλονίκη, βίωσε στα 55 χρόνια που μεσολάβησαν μεταξύ 1946 και 2000 μια σημαντική οικονομική ανάπτυξη. Πράγματι, από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 η οικονομική ανάπτυξη της πόλης, που συνοδεύτηκε από τη δημογραφική άνοδο που προαναφέραμε, ήταν εντυπωσιακή. Είναι χαρακτηριστικό ότι,



στην περίοδο 1963-1973 με την υλοποίηση των μεγάλων (βιομηχανικών κυρίως) επενδύσεων στη Θεσσαλονίκη, η πόλη βρέθηκε στην πρώτη θέση από πλευράς αύξησης της βιομηχανικής απασχόλησης στην Ελλάδα. Το γεγονός αυτό συνέβαλε αποφασιστικά στην σημαντική βελτίωση του βιοτικού επιπέδου με συνακόλουθο αποτέλεσμα τη διεύρυνση των μεσαίων στρωμάτων και, άρα, των ταξικών αντιπαλοτήτων της προηγούμενης χρονικής περιόδου. Σε κοινωνικό επίπεδο, επίσης, η ανάπτυξη αυτή (αλλά και ο διελθών χρόνος) συνέβαλαν και στην εξομάλυνση των παλιών αντιθέσεων μεταξύ γηγενών και προσφύγων, που είχε δώσει αφορμή σε κοινωνικές πολώσεις στο προπολεμικό παρελθόν. Ιδιαίτερα δε, προς το τέλος της εξεταζόμενης περιόδου, η Θεσσαλονίκη έγινε μιαν ακόμα φορά χωνευτήρι νέων μεταναστών, που συνέβαλαν και αυτοί με την ψήφο τους στη διαμόρφωση του πολιτικού τοπίου της πόλης στο τέλος του 20ού αιώνα.

2. Το ότι η οικονομική αυτή ανάπτυξη συνοδεύτηκε από έναν αστικό εκσυγχρονισμό, ο οποίος συνέβαλε στον μετασχηματισμό του κοινωνικού ιστού της πόλης, ο οποίος απεικονίστηκε και στην πολεοδομική διάρθρωση της ευρύτερης Θεσσαλονίκης και των συνοικισμών της. Η αλλαγή ήταν εμφανής: οι περιοχές όπου διέμεναν τα χαμηλού εισοδήματος στρώματα (Τούμπα, Καλαμαριά κ.λπ.) μεταβλήθηκαν συν τω χρόνω σε «ακριβές» περιοχές από πλευράς του κόστους της γης, με συνέπεια την εγκατάσταση σ' αυτές ευκατάστατων αστών. Από την άλλη πλευρά, το σύστημα της αντιπαροχής μετέβαλε εν μία νυκτί τους πρόσφυγες ή γηγενείς οικοπεδούχους σε ιδιοκτήτες διαμερισμάτων, καταστημάτων κλπ, με προφανείς συνέπειες στο ατομικό τους εισόδημα. Άλλες περιοχές, όπως για παράδειγμα οι Αμπελόκηποι (αλλά και άλλοι δυτικοί δήμοι), γνώρισαν μια ενδογενή ανάπτυξη που μετέβαλε τις παλιές λασπωμένες συνοικίες σε πλήρεις πόλεις με εντυπωσιακή τοπική οικονομική δραστηριότητα. Δεν είναι, συνεπώς, τυχαίο το γεγονός ότι στις εκλογές του 1958 το ποσοστό της Αριστεράς στους Αμπελοκήπους, τη Νεάπολη, την Τριανδρία, τις Συκιές και την Καλαμαριά κυμαίνεται μεταξύ 52% και 58%, ενώ στις εκλογές του 2000 (ΚΚΕ και Συνασπισμός) μεταξύ 11,9% (Καλαμαριά-Τριανδρία) και 10,47% (Νεάπολη), ενώ στους Αμπελοκήπους το ποσοστό είναι 11,89%.

3. Τα κόμματα που συγκροτήθηκαν μετά τη μεταπολίτευση αντιμετώπισαν πολύ καλύτερα, από ιδεολογική και οργανωτική άποψη, τα παλαιότερα διλήμματα των ψηφοφόρων: η Νέα Δημοκρατία στα πρώτα μεταπολιτευτικά χρόνια «φαίνεται ότι είχε αναδειχθεί σε ηγεμονική πολιτική δύναμη, εξασφαλίζοντας ευρύτατη κοινωνική συναίνεση και επρόκειτο να θέσει τη σφραγίδα της στην οικοδόμηση της νέας εξουσίας. Από την άλλη, ο λαός έβλεπε στο πρόσωπο του Καραμανλή τον «εθνάρχη» που συμβόλιζε τη ρήξη με τη δικτατορία και την ασφαλή πορεία για την εμπέδωση του δημοκρατικού πολιτεύματος», γράφει ο Γ. Αναστασιάδης. Σε ό,τι δε αφορά το ΠΑΣΟΚ, ο ίδιος συγγραφέας παρατηρεί εύστοχα ότι «Το ΠΑΣΟΚ, ..., αξιοποιώντας την κρίση αντιπροσώπευσης που εκδηλώθηκε στην Ελλάδα στην περίοδο 1976-80, δημιούργησε έναν νέο «συνασπισμό» εξουσίας που τον αποτελούσαν δυνάμεις της εργατικής, αγροτικής και μικρο-μεσαίας αστικής τάξης που **δεν «καλύπτονταν» από τα κόμματα της διασπασμένης Αριστεράς** και απέβλεπαν στην κατάλυση της κυριαρχίας της συντηρητικής παράταξης και μια αλλαγή του κοινωνικού και πολιτικού τοπίου».

Έτσι, υπήρχαν πλέον στην μεταπολιτευτική εποχή οι όροι υπέρβασης του αριστερού μονοδρόμου για τις λιγότερο εύπορες τάξεις κι αυτό αποτελούσε έναν επιπρόσθετο λόγο συρρίκνωσης της Αριστεράς.

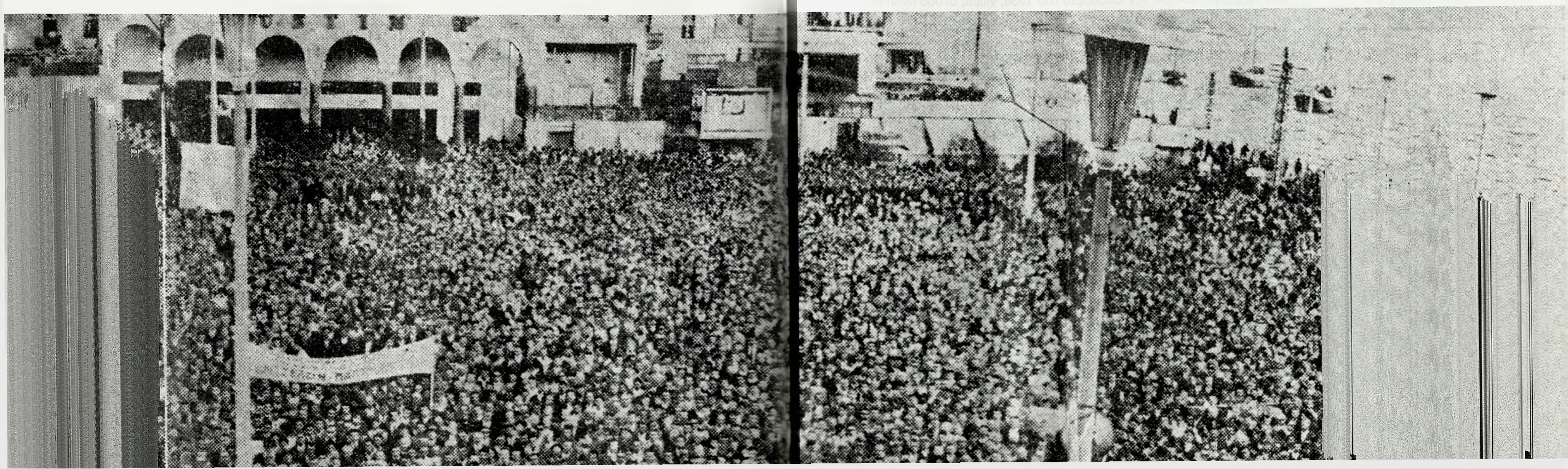
Αποτέλεσμα των παραπάνω παραγόντων, που διαμορφώθηκαν φυσικά στην μακρά περίοδο των 55 ετών που μεσολαβούν μεταξύ 1946-2000, είναι η ανατροπή των βασικών σημείων που προσδιόρισαν την εκλογική γεωγραφία της Θεσσαλονίκης στην αρχή της περιόδου αναφοράς και τον μετασχηματισμό της στο σημερινό σημείο.

Το πόσο η τάση αυτή είναι μονιμότερου χαρακτήρα, μόνον η ιστορία μπορεί να μας το πει.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Αναφέρεται από τον Ηλία Νικολακόπουλο στο *Καχεκτική δημοκρατία*, Εκδόσεις Πατάκη, 2001.

2. Όπως αναφέρει ο Απόστολος Παπαγιαννόπουλος στο *Ιστορία της Θεσσαλονίκης*, «η ραγδαία βιομηχανική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης δημιούργησε στην πόλη ένα ικανό εργατικό δυναμικό και προκάλεσε την έντονη πληθυσμιακή και οικιστική ανάπτυξή της. Στη δεκαετία του 1961-1971 διπλασιάστηκε ο πληθυσμός της πόλης με ποσοστό αύξησης 46,1%, που ήταν ο μεγαλύτερος ρυθμός αύξησης όλων των αστικών περιοχών της Ελλάδας».



Καραμανλής - Παπανδρέου: Η περιπέτεια των εκλογικών τους αντιπαραθέσεων

Κωνσταντίνος Καραμανλής και Κώστας Καραμανλής *versus* Γεωργίου Παπανδρέου, Ανδρέα Παπανδρέου και Γιώργου Παπανδρέου

Γιώργος Αναστασιάδης

Η περιπέτεια των εκλογικών αντιπαραθέσεων των πολιτικών με τα επίθετα Καραμανλής - Παπανδρέου ξεκινάει στις εκλογές της 26.1.1936. Ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, 29 ετών, εκλέγεται βουλευτής Σερρών (3.104 σταυροί) με το Λαϊκό Κόμμα του Π. Τσαλδάρη, το κόμμα των αντιβενιζελικών και φιλοβασιλικών (22,10% και 72 έδρες). Ο Γεώργιος Παπανδρέου, 48 ετών, βουλευτής του Κόμματος Φιλελευθέρων από το 1923, έχει ιδρύσει το 1935 το Δημοκρατικόν Κόμμα και εκλέγεται βουλευτής με το Δημοκρατικό Συνασπισμό, συνεργαζόμενος με τους Αλ. Παπαναστασίου και Γ. Καφαντάρη. Ο συνδυασμός συγκέντρωσε 4,21% και 7 έδρες.

Να σημειωθεί ότι αυτή ήταν η δεύτερη εκλογή του Κ. Καραμανλή. Είχε ήδη εκλεγεί βουλευτής Σερρών στην παρθενική του εμφάνιση στις εκλογές της 9.6.1935. Από τις εκλογές αυτές, όμως, απείχαν όλα τα βενιζελικά κόμματα και, βέβαια, ο Γ. Παπανδρέου.

Όλα αρχίζουν, λοιπόν, τον Ιανουάριο του 1936, χωρίς οι δύο πολιτικοί άνδρες να γνωρίζονται μεταξύ τους, αλλά να ανήκουν σε δύο διαφορετικούς πολιτικούς χώρους, αν όχι και «κόσμους», καθώς από το 1915 η χώρα είναι χωρισμένη σε δύο πολιτικά στρατόπεδα: τους βενιζελικούς και τους αντιβενιζελικούς.

Παπανδρέου και Καραμανλής συνυπάρχουν, λοιπόν, για πρώτη φορά στην Γ΄ Αναθεωρητική Βουλή και βιώνουν τις τελευταίες ημέρες του προπολεμικού κοινοβουλευτισμού (Μάρτιος-Απρίλιος 1936) και την ανατροπή του με την εγκαθίδρυση της Δικτατορίας της 4ης Αυγούστου 1936.

Ο Γ. Παπανδρέου αρνήθηκε να χορηγήσει ψήφο εμπιστοσύνης στην κυβέρνηση Ι. Μεταξά, ενώ ο Κ. Καραμανλής ήταν ένας από τους 241 βουλευτές που, έστω και με δυσθυμία, δέχθηκαν να την στηρίξουν για περιορισμένο χρονικό διάστημα (μέχρι τον Οκτώβριο του 1936), χωρίς να μπορούν να προβλέψουν -αν και υπήρχαν πολλά ορατά προμηνύματα για αυταρχική εκτροπή- ότι με τον τρόπο αυτό ανοίγουν το δρόμο για την «αυτοκτονία» του κοινοβουλίου και την κατάλυση των δημοκρατικών θεσμών.

Η επόμενη «συνάντηση» - αντιπαράθεση των δύο ανδρών θα καθυστερήσει δέκα χρόνια. Έχει κυλήσει, πλέον, πολύ «νερό στο αυλάκι» της παγκόσμιας και της νεοελληνικής ιστορίας (πόλεμος, κατοχή, αντίσταση, Δεκέμβριος '44, «λευκή τρομοκρατία», συνθήκες εμφυλίου πολέμου κ.λπ.). Στις εκλογές της 31.1.1946, από τις οποίες απέχει η ευρύτερη Αριστερά, ο Γ. Παπανδρέου, που έχει διατελέσει πρωθυπουργός στην «κυβέρνηση εθνικής ενότητας» (1944), εκλέγεται βουλευτής με το συνδυασμό Εθνική Πολιτική Ένωσις. Ο συνασπισμός αυτός, στον οποίον μετέχουν το δικό του κόμμα, το Κόμμα Φιλελευθέρων και το Εθνικό Ενωτικό Κόμμα θα αποσπάσει 19,28% και 68 έδρες. Ο Κ. Καραμανλής εκλέγεται βουλευτής Σερρών (10.670 σταυροί) με την Ηνωμένη Παράταξη Εθνικοφρόνων. Ο συνασπισμός αυτός, που με άξονα το Λαϊκό Κόμμα του Ντ. Τσαλδάρη εκφράζει συντηρητικές, φιλελεύθερες αλλά και φιλοβασιλικές δυνάμεις, συγκεντρώνει 55,12% και 206 έδρες.

Στο διαβλητό δημοψήφισμα της 1.9.1946, που αποβαίνει υπέρ της επανόδου του Γεωργίου Β΄ (68,41%), ο Κ. Καραμανλής θα βρεθεί στο στρατόπεδο των «νικητών» και ο Γ. Παπανδρέου των «ηττημένων»: Υποστήριξε, χωρίς το προπολεμικό αντιμοναρχικό του σθένος, την αβασίλευτη δημοκρατία.

Συνυπάρχουν, έτσι, οι δύο πολιτικοί στην Δ΄ Αναθεωρητική Βουλή, σ' αυτό το κοινοβούλιο που λειτούργησε μέσα στη δίνη του εμφυλίου πολέμου. Θα συνυπάρξουν, όμως, για πρώτη φορά και μόνον για είκοσι μέρες στην ίδια κυβέρνηση! Πρόκειται για την συμμαχική κυβέρνηση Δ. Μαξίμου, που στήριξαν οι δύο μεγάλες παρατάξεις και στην οποία υπουργός Εσωτερικών (27.1.1947-28.8.1947) είναι ο Γ. Παπανδρέου και υπουργός Εργασίας (27.1.1947-17.2.1947) ο Κ. Καραμανλής.

Στις εκλογές της 5.3.1950 ο Γ. Παπανδρέου εκλέγεται βουλευτής ως αρχηγός του Κόμματος Γ. Παπανδρέου, που αποσπά το 6,7% και 35 έδρες. Θα ορκιστεί στις 15.4.1950 αντιπρόεδρος και υπουργός Εσωτερικών

«Μακεδονία», 25.6.1957



στη συμμαχική κυβέρνηση Σ. Βενιζέλου. Ο Κ. Καραμανλής εκλέγεται πρώτος βουλευτής Σερρών (7.553 σταυροί) με το Λαϊκό Κόμμα (18,80% και 62 έδρες). Αναλαμβάνει, όμως, υπουργός Εθνικής Άμυνας (13.9.1950-3.11.1950) στη συμμαχική κυβέρνηση Σ. Βενιζέλου και συνυπάρχει, έτσι, για δεύτερη φορά με τον Γ. Παπανδρέου στο ίδιο υπουργικό συμβούλιο, όπου ο τελευταίος είναι αντιπρόεδρος και υπουργός άνευ χαρτοφυλακίου.

Στις εκλογές της 9.9.1951 ο Κ. Καραμανλής θα εκλεγεί και πάλι βουλευτής Σερρών (9.810 σταυροί), αλλά αυτήν την φορά με τον νεοϊδρυθέντα Ελληνικό Συναγερμό του Αλ. Παπάγου (36,53% και 114 έδρες). Ο Γ. Παπανδρέου θα μείνει εκτός βουλής. Αποσπά ως αρχηγός του Δημοκρατικού Σοσιαλιστικού Κόμματος ποσοστό 2,10%.

Για πρώτη και μοναδική φορά στην ιστορία των εκλογικών αντιπαραθέσεων των δύο ηγετών θα υπάρξει «εκεχειρία» στην πολιτική τους διαμάχη: Στις εκλογές της 16.11.1952 ο Κ. Καραμανλής, ως διακεκριμένος πλέον βουλευτής του Ελληνικού Συναγερμού που κερδίζει πανηγυρικά με 49,22% και 247 έδρες, εκλέγεται στις Σέρρες με 21.810 σταυρούς και αναλαμβάνει υπουργός Δημοσίων Έργων (και από το 1954 Συγκοινωνιών

«Μακεδονία», 7.5.1954



Ὁ ὑπουργὸς Δημοσίων Ἔργων κ. Καραμανλῆς ἀφαιρῶν τὴν πρώτην ράγιαν τῆς τροχιοδρομικῆς γραμμῆς Ντεπώ — Τσιμισκῆ.

και Δημοσίων Έργων). Ο Γ. Παπανδρέου εκλέγεται βουλευτής Αχαΐας ως «ανεξάρτητος» στο συνδυασμό του Ελληνικού Συναγερμού. Στη βουλή, πάντως, με δήλωσή του στο προεδρείο θα ταχθεί στην αντιπολίτευση. Από το 1953 θα είναι συναρχηγός με τον Σοφ. Βενιζέλο στο Κόμμα Φιλελευθέρων.

Στις εκλογές της 19.2.1956 θα είναι η πρώτη φορά που ο Κ. Καραμανλής και ο Γ. Παπανδρέου θα αντιπαρατεθούν ως αρχηγοί των δύο μεγάλων παρατάξεων. Θα κερδίσει ο πρώτος, που εκτός από ηγέτης και ιδρυτής της Εθνικής Ριζοσπαστικής Ένωσης (ΕΡΕ), που συγκεντρώνει 47,38% και 165 έδρες, είναι και πρωθυπουργός της κυβέρνησης που διεξάγει τις εκλογές[1]. Ο Γ. Παπανδρέου ως αρχηγός του Κόμματος Φιλελευθέρων ηγείται ενός ευρύτατου, αλλά και ετερόκλητου, συνασπισμού που καλύπτει όλο σχεδόν το φάσμα από τη Δεξιά ως την Αριστερά και που θα αποσπάσει ως Δημοκρατική Ένωσις μεγαλύτερο εκλογικό ποσοστό (48,15%), αλλά εξαιτίας των επινοήσεων του (αποκληθέντος «τριφασικού») εκλογικού συστήματος θα συγκεντρώσει μόνο 132 έδρες. Στις εκλογές αυτές ψηφίζουν για πρώτη φορά σ' όλη την επικράτεια οι γυναίκες, που όπως έδειξαν τα εκλογικά αποτελέσματα δεν τις αφήνει αδιάφορες το ωραίο παράστημα και η γοητεία που εκπέμπει ο Κ. Καραμανλής. Η απόκλιση της «ανδρικής» και της «γυναικείας» ψήφου έφτασε στο Δήμο Αθηναίων τα ακραία της όρια: 13% υπέρ της ΕΡΕ, ενώ στα άλλα αστικά κέντρα κυμάνθηκε μεταξύ 5-8%.

Από αυτήν την εκλογική αναμέτρηση ξεκινάει ουσιαστικά και ο διπολισμός («καραμανλισμός» και «αντικαραμανλισμός») που θα δεσπόσει στην πολιτική σκηνή, θα προσωποποιηθεί μέχρι το 1963 και θα υποβόσκει μέχρι και τον Απρίλιο του 1967 από τους Κ. Καραμανλή και Γ. Παπανδρέου.

Νικητής στις εκλογές της 11.5.1958 είναι και πάλι ο Κ. Καραμανλής. Η ΕΡΕ συγκεντρώνει 41,16% και 171 έδρες. Το Κόμμα Φιλελευθέρων με συναρχηγούς τον Γ. Παπανδρέου και Σ. Βενιζέλο θα περιοριστεί σε 20,67% και 36 έδρες. Την «παράσταση» θα κλέψει, σ' αυτήν την εκλογική αναμέτρηση, η άνοδος της ΕΔΑ (24,42% και 79 έδρες).

Η ΕΡΕ του Κ. Καραμανλή, που είναι πλέον η δεσπόζουσα πολιτική δύναμη, σε τροχιά φθοράς όμως, κερδίζει και τις εκλογές της 29.10.1961 (50,81% και 176 έδρες). Ο Γ. Παπανδρέου, ως αρχηγός της νεοϊδρυθείσας Ενώσεως Κέντρου, που συσπείρωσε όλες τις πολιτικές προσωπικότητες και τον κόσμο του κεντρώου χώρου, θα συγκεντρώσει -σε συνεργασία με το Κόμμα Προοδευτικών- 33,65% και 100 έδρες, θα καταγγείλει το εκλογικό αποτέλεσμα ως προϊόν «βίας και νοθείας» και θα κηρύξει τον «ανένδοτο» αγώνα με πορεία προς το λαό, με ομιλίες και συγκεντρώσεις σε όλη τη χώρα.

Στις εκλογές της 3.11.1963 οι δύο μονομάχοι διασταυρώνουν για τελευταία φορά τα «ξίφη» τους. Κερδίζει ο Γ. Παπανδρέου, 77 ετών, συγκεντρώνοντας ως αρχηγός της Ε.Κ. 42,04% και 138 έδρες. Η ΕΡΕ με 39,37% αποσπά 132 έδρες. Για πρώτη και μοναδική φορά στην ιστορία του, ο Κ. Καραμανλής, 56 χρονών, χάνει μια εκλογική αναμέτρηση ως ηγέτης κόμματος. Δεν θα κάτσει στα έδρανα της αξιωματικής αντιπολίτευσης. Θα αποχωρήσει από την πολιτική ζωή και θα ζήσει στο Παρίσι ως το 1974, όταν θα επιστρέψει ως «παράκλητος εθνάρχης».

Στις πρώτες μεταπολιτευτικές εκλογές της 17.11.1974 και ενώ πάλι έχει κυλήσει πολύ νερό στο ποτάμι της παγκόσμιας και της δικής μας πολιτικής ιστορίας, τη σκυτάλη της εκλογικής αντιπαράθεσης παραλαμβάνει από τον πατέρα του -που έχει φύγει από την ζωή το 1968- ο Ανδρέας Παπανδρέου. Έχει εκλεγεί προδικτατορικά βουλευτής Αχαΐας στις εκλογές του '64, όταν όμως αρχηγός της ΕΡΕ ήταν ο Π. Κανελλόπουλος. Ο Κ. Καραμανλής, 67 ετών, ιδρύει τη Νέα Δημοκρατία και κερδίζει πανηγυρικά (54,37% και 220 έδρες) την εκλογική αναμέτρηση, έχοντας αποσπάσει ευρύτερη συναίνεση απ' όλες τις δυνάμεις που ζητούν ομαλή επάνοδο στην δημοκρατική νομιμότητα.

Ο Α. Παπανδρέου, 55 χρονών, ιδρύει το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα (ΠΑΣΟΚ) στον χώρο της «κεντροαριστεράς» και αποσπά 13,58% και 12 έδρες σ' αυτό το πρώτο «βάπτισμα πυρός», ως αρχηγός ενός νέου κόμματος που επαγγέλλεται το σοσιαλισμό, αλλά κυρίως προσπαθεί να εκπροσωπήσει ένα προδικτατορικό ιστορικό δημοκρατικό-προοδευτικό ρεύμα. Λίγες μέρες μετά τις εκλογές, στο πολιτειακό δημοψήφισμα της 8.12.74, ο Κ. Καραμανλής τηρεί ως πρωθυπουργός την ουδέτερη στάση που επιβάλλει ο θεσμικός του ρόλος. Ο Α. Παπανδρέου μετέχει ενεργά στον αντιμοναρχικό αγώνα. Και οι δύο συμβάλλουν -ο καθείς με τα «όπλα» του και την απήχησή του- στο αποτέλεσμα του δημοψηφίσματος (69,18% υπέρ της αβασίλευτης δημοκρατίας). Σκληρή, αλλά και ενδιαφέρουσα, θα είναι και η μετεκλογική αντιπαράθεση Κ. Καραμανλή και Α. Παπανδρέου γύρω από το περιεχόμενο του Συντάγματος του 1975 και τον πραγματικό χαρακτήρα του πολιτεύματος της προεδρευομένης κοινοβουλευτικής δημοκρατίας.

Οι εκλογές της 20.11.1977 αναδεικνύουν και πάλι νικητή και πρωθυπουργό τον Κ. Καραμανλή. Η Ν.Δ. με 41,84% κερδίζει 172 έδρες. Η λαϊκή ετυμηγορία δίνει στο ΠΑΣΟΚ 93 έδρες με 25,37% και αναδεικνύει τον Α. Παπανδρέου αρχηγό της αξιωματικής αντιπολίτευσης. Κι αυτή θα'ναι η τελευταία βουλή όπου οι δύο πολιτικοί άνδρες «συνυπάρχουν» ως αρχηγοί κομμάτων. Στις 5.5.1980 ο Κ. Καραμανλής εκλέγεται Πρόεδρος της Δημοκρατίας. Ο Α. Παπανδρέου, χωρίς να έχει απέναντί του τον μεγάλο αντίπαλό του, κερδίζει τις εκλογές της 18.10.81 (48,06% και 172 έδρες). Ως Πρόεδρος της Δημοκρατίας ο Κ. Καραμανλής ορκίζει τον νέο πρωθυπουργό. Είναι ίσως η πιο μεγάλη στιγμή της Γ' Ελληνικής Δημοκρατίας. Στις 9.3.85 ο Α. Παπανδρέου ως πρωθυπουργός θα αιφνιδιάσει τους πάντες. Δεν θα προτείνει, όπως όλα δείχνουν, την επανεκλογή του Κ. Καραμανλή στο αξίωμα του Προέδρου της Δημοκρατίας. Ο Κ. Καραμανλής θα επιλέξει τη λύση της παραίτησης. Κι αυτή θα'ναι η οξύτερη και πικρότερη αντιπαράθεση των δύο πολιτικών ηγετών, που δεν μπορεί όμως να γνωρίζει κανείς -δεν υπήρχαν τότε τα τόσο προχωρημένα «γκάλοπ»- πόσο επηρέασε το εκλογικό σώμα στις εκλογές της 2.6.1985 που κέρδισε το ΠΑΣΟΚ με 45,82% και 161 έδρες.

Ένας νέος κύκλος εκλογικής αντιπαράθεσης ανάμεσα στους «διαδόχους» των δύο πολιτικών ηγετών ανοίγει με τις εκλογές της 18.6.1989. Από την μια «όχθη», ο Α. Παπανδρέου ως αρχηγός του ΠΑΣΟΚ (39,15% και 125 έδρες) και ο γιος του, Γιώργος Παπανδρέου, 37 ετών -που εκλέγεται βουλευτής Αχαΐας από το 1981 και έχει διατελέσει ήδη υφυπουργός Πολιτισμού (1985-87) και υπουργός Παιδείας (1988-89)- εκλέγεται και πάλι βουλευτής με 19.911 σταυρούς. Και από την άλλη «όχθη», ο Κώστας Καραμανλής, 33 ετών, ανιψιός του Κωνσταντίνου Καραμανλή, που στην πρώτη του συμμετοχή σ' εκλογές θα βγει βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης (35.068 σταυροί) με τη Νέα Δημοκρατία (44,25% και 145 έδρες). Θα είναι ένας από τους 145 βουλευτές της Ν.Δ. που μαζί με τους 28 βουλευτές του Συνασπισμού θα στηρίξουν την κυβέρνηση της ιδιότυπης σύμπραξης Δεξιάς και Αριστεράς, υπό τον Τζ. Τζανετάκη.

Ακολουθούν σε λίγους μήνες οι εκλογές της 5.11.1989. Ο Κώστας Καραμανλής εκλέγεται βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης (32.503 σταυροί) με τον συνδυασμό της Ν.Δ. (46,19% και 148 έδρες). Ο Γιώργος Παπανδρέου, βουλευτής Αχαΐας (12.756 σταυροί) με το ΠΑΣΟΚ του Α. Παπανδρέου (40,67% και 128 έδρες). Οι άνδρες και των δύο πολιτικών οικογενειών θα υπερβούν την πολιτική τους αντιπαράθεση και θα στηρίξουν -την ανάγκην φιλοτιμίαν ποιούμενοι- την «οικουμενική» κυβέρνηση Ξ. Ζολώτα.

Στις εκλογές της 8.4.1990 κερδίζει η Ν.Δ. (46,89% και 150 έδρες). Ο Κώστας Καραμανλής εκλέγεται και πάλι για τρίτη συνεχόμενη φορά βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης (33.302 σταυροί). Θα θεωρηθεί, όμως, πολύ «νέος» για να αναλάβει θέση υπουργού ή υφυπουργού στην κυβέρνηση Κ. Μητσοτάκη. Ο Α. Παπανδρέου ως αρχηγός του ΠΑΣΟΚ (38,61% και 123 έδρες) και ο Γ. Παπανδρέου (14.881 σταυροί στην Αχαΐα) θα καταλάβουν τα έδρανα της αξιωματικής αντιπολίτευσης και δεν θα ψηφίσουν στις 4.5.1990 ως Πρόεδρο της Δημοκρατίας τον Κωνσταντίνο Καραμανλή που εκλέγεται με 153 ψήφους, εκ των οποίων η μία ανήκει στον ανιψιό του Προέδρου της Δημοκρατίας, Κώστα Καραμανλή.

Λεπτομέρεια: Η πρώτη «κόντρα» των δύο μονομάχων των προσεχών εκλογών δόθηκε σε μια δημόσια συζήτηση (10.1.1991) για τα δικαιώματα



'Ο Πρωθυπουργὸς κ. Κων. Καραμανλῆς συνεχίζων τὴν ἐπιθεώρησιν τῶν ἐκτελουμένων ἔργων εἰς Θεσσαλονίκην, μετέβη καὶ εἰς τὴν νέαν παραλιακὴν λεωφόρον, ἡ ὁριστικὴ διαμόρφωσις τῆς ὁποίας θὰ προσδώση νέαν ὄψιν εἰς τὴν συμπρωτεύουσαν

«Ελληνικός Βορράς», 28.7.1959

των μειονοτήτων, όπου οι δύο πολιτικοί άνδρες διατύπωσαν ενδιαφέρουσες και σχετικώς προωθημένες απόψεις (βλ. «Ελευθεροτυπία», 10.1.2004).

Ως Πρόεδρος της Δημοκρατίας ο Κ. Καραμανλής -όπως και το 1981- θα ορκίσει την κυβέρνηση Α. Παπανδρέου που είναι ο μεγάλος νικητής των εκλογών της 10.10.1993. Το ΠΑΣΟΚ συγκεντρώνει 46,88% και 170 έδρες. Ο Γ. Παπανδρέου έχει εκλεγεί πανηγυρικά στην Αχαΐα με 27.486 σταυρούς και αναλαμβάνει υφυπουργός Εξωτερικών (1993-'94) και υπουργός Παιδείας (1994-'96). Ο Κώστας Καραμανλής, που έχει εκλεγεί πρώτος βουλευτής στη Θεσσαλονίκη (55.469 σταυροί) με τη Ν.Δ. (39,29%), είναι ένας από τους 111 βουλευτές που θα καταλάβουν τα έδρανα της αξιωματικής αντιπολίτευσης.

Στις εκλογές της 22.9.1996 και ενώ έχει ήδη αποχωρήσει οριστικά από την πολιτική ζωή ο Κ. Καραμανλής (συμπληρώνοντας το 1995 και τη δεύτερη θητεία του στο προεδρικό αξίωμα), έχει φύγει από την ζωή (23.6.1996) ο Α. Παπανδρέου, η εκλογική αντιπαράθεση Γ. Παπανδρέου και Κ. Καραμανλή βρίσκεται σε δεύτερο πλάνο. Το ΠΑΣΟΚ με αρχηγό τον Κ. Σημίτη κερδίζει με 41,49% και 162 έδρες. Η Ν.Δ. του Μ. Έβερτ συγκεντρώνει 38,12% και 108 έδρες. Ο Γ. Παπανδρέου εκλέγεται θριαμβευτικά βουλευτής στην Α΄ Αθηνών (100.355 σταυροί) και αναλαμβάνει αναπληρωτής υπουργός Εξωτερικών (1996-'99).

Ο Κ. Καραμανλής, βουλευτής Α΄ Θεσσαλονίκης (56.480 σταυροί), μετά από λίγους μήνες θα κάνει την μεγάλη υπέρβαση: Στο συνέδριο του Κόμματος στις 21.3.97 θα εκλεγεί νέος αρχηγός της Ν.Δ. (έκτος κατά σειρά). Κερδίζει στον β΄ γύρο με 2.350 ψήφους το Γ. Σουφλιά (1.048 ψήφοι).

Ο Κ. Καραμανλής, 44 ετών, ως αρχηγός της Ν.Δ. χάνει τις εκλογές της 9.4.2000 (42,73% και 125 έδρες), ενώ ο Γ. Παπανδρέου, 48 ετών, εκλέγεται βουλευτής Α΄ Αθηνών (90.975 σταυρούς) με το ΠΑΣΟΚ του Κ. Σημίτη, που κερδίζει την εκλογική αναμέτρηση «πάνω στο νήμα» (43,79% και 158 έδρες). Αναλαμβάνει και πάλι το υπουργείο Εξωτερικών (1999-2004).



Γεώργιος Παπανδρέου, υποψήφιος βουλευτής Λέσβου του κόμματος των φιλελευθέρων

Μένει τώρα μετά την αιφνιδιαστική και θεαματική εκτόξευση του Γ. Παπανδρέου στην στρατόσφαιρα της ηγεσίας του ΠΑΣΟΚ να δούμε το «ριμέικ» του παλιού «κλασικού» έργου: Καραμανλής εναντίον Παπανδρέου. Να δούμε τώρα τα τέκνα μιας «νέας» εποχής, κληρονόμους πολιτικών παραδόσεων και μιας ιστορίας - «μυθολογίας», ηγέτες πλέον των δύο μεγάλων παρατάξεων στην πρώτη εκλογική τους αντιπαράθεση και στα πρώτα «ντιμπέιτ», να θέσουν την σφραγίδα τους όχι μόνο στην εκλογική αναμέτρηση της 7.3.2004 αλλά και στην «νέα πολιτική εποχή» γράφοντας ένα ενδιαφέρον κεφάλαιο στην πολιτική μας ιστορία.

[Ιανουάριος 2004]

Βιβλιογραφία

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ Γ., Σύγχρονη Ελληνική Πολιτική και Συνταγματική Ιστορία, *1940-1986* (1998).

ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Η., *Η καχεκτική δημοκρατία. Κόμματα και εκλογές, 1946-1967* (2001).

ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ Κ.-ΚΑΡΟΛΙΔΗ Π.-ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗ Γ., *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, εκδ. «Αλέξανδρος», τόμοι 12 (1994) και 13 (2000).

ΠΡΟΒΑΤΑΣ Α., *Πολιτική Ιστορία της Ελλάδας, 1821-1980* (1980).

ΤΖΑΝΑΚΑΡΗΣ Β., *Οι βουλευτικές εκλογές στας Σέρρας, 1915-1996* (1999).

ΤΖΙΟΒΑΡΑΣ Γ.-ΧΙΩΤΗΣ Β., *Ο πολιτικός χάρτης της μεταπολίτευσης, 1974-2004* (2004).

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Διαδέχθηκε στην πρωθυπουργία τον Αλ. Παπάγο μετά το θάνατό του, με παρέμβαση των ανακτόρων, χωρίς να προλάβει να αποφασίσει η κοινοβουλευτική ομάδα του κόμματος. Ο Γ. Παπανδρέου υπήρξε στη βουλή ένας από τους οξύτερους επικριτές αυτής της, όχι και τόσο άψογης κοινοβουλευτικά, μεθόδου, που ανέδειξε πρωθυπουργό και αρχηγό του κόμματος, ερήμην του κοινοβουλίου.

Άρης Θεσσαλονίκης: Από την ίδρυσή του (1914) μέχρι την κατάκτηση του πρώτου πανελλήνιου πρωταθλήματος (1928)

Δημήτρης Γόλης

Το 1912 αποτελεί έτος-σταθμό για τη χερσόνησο του Αίμου. Ζωηρές διπλωματικές ζυμώσεις σημειώνονται μεταξύ Σερβίας και Βουλγαρίας, οι οποίες καταλήγουν στην συνθήκη της 22ης Φεβρουαρίου 1912. Η συνθήκη αυτή καθόριζε κοινό μέτωπο εναντίον της Τουρκίας και διανομή των εδαφών της ευρωπαϊκής Τουρκίας. Ακολούθησε τριετής αμυντική συμμαχία Ελλάδας - Βουλγαρίας, στις 16/29 Μαΐου 1912, εναντίον της Τουρκίας, χωρίς να γίνει λόγος περί διανομής εδαφών. Στον συνασπισμό των τριών χωρών προσχώρησε και το Μαυροβούνιο, το οποίο άρχισε και πρώτο τις εχθροπραξίες εναντίον της Τουρκίας, στις 26 Σεπτεμβρίου 1912. Ακολούθησαν στις 4 Οκτωβρίου η Βουλγαρία και η Σερβία και στις 5 η Ελλάδα. Μονάδες του ελληνικού στρατού προελαύνοντας ακάθεκτα μέσα στη Μακεδονία και ύστερα από αλλεπάλληλες μάχες απελευθέρωσαν την Θεσσαλονίκη την ημέρα ακριβώς της γιορτής του πολιούχου της, Αγίου Δημητρίου, στις 26 Οκτωβρίου 1912. Το 1914 βρίσκει την ανθρωπότητα με κομμένη την ανάσα, καθώς το ενδεχόμενο κήρυξης ενός πολέμου σε παγκόσμια κλίμακα έχει μετατραπεί σε βεβαιότητα. Η αφορμή δεν άργησε να δοθεί. Στις 27 Ιουνίου 1914 δολοφονήθηκε στο Σεράγεβο από τον σέρβο εθνικιστή Πρίντσιπ ο Αρχιδούκας Φραγκίσκος Φερδινάνδος, διάδοχος του αυστριακού θρόνου, καθώς επίσης και η σύζυγός του, Δούκισσα του Χόχενμπεργκ. Η σπίθα του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου είχε πλέον ανάψει και θα εξελισσόταν με τραυματικό τρόπο για ολόκληρη την ανθρωπότητα[1].





Μέσα σε αυτό το κλίμα, την άνοιξη του 1914, μια συντροφιά που την αποτελούσαν 22 νέοι άνθρωποι, πήρε τη μεγάλη απόφαση της ίδρυσης του συλλόγου[2]. Λέγεται ότι σε ένα καφενείο της περιοχής Βότση συγκεντρώθηκε η παρέα των νέων αυτών ανθρώπων στις 25 Μαρτίου 1914 και αποφάσισε να δώσει στο νέο σύλλογο το όνομα Άρης. Η επιλογή του ονόματος, όπως και της ημερομηνίας γένεσης του συλλόγου, δεν είναι τυχαία γεγονότα. Πρόκειται για τη σύνδεση της νέας Ελλάδας, που εξήλθε ενισχυμένη από τους Βαλκανικούς πολέμους, με τις ιστορικές της ρίζες, με την αρχαία ελληνική μυθολογία και τον εθνικό αγώνα του 1821. Διέθετε, βεβαίως, και το συγκριτικό πλεονέκτημα ότι ο θεός Άρης ήταν ανώτερος από τον ημίθεο Ηρακλή, την μοναδική μεγάλη ομάδα ως τότε της Θεσσαλονίκης[3]. Το κίτρινο χρώμα αντιπροσώπευε το Βυζάντιο και το μαύρο τον φόβο και το σκότος που προκαλεί ο θεός Άρης. Η ανάμειξη αρχαιοελληνικών και βυζαντινών στοιχείων είναι εμφανής στο νεότευκτο σύλλογο, ο οποίος δημιουργήθηκε στην Θεσσαλονίκη, την πόλη που εξέφραζε με τον καλύτερο τρόπο τις προσδοκίες του ελληνισμού της νέας εποχής. Η Μεγάλη Ελλάδα των δύο ηπείρων και των πέντε θαλασσών ήταν το όραμα

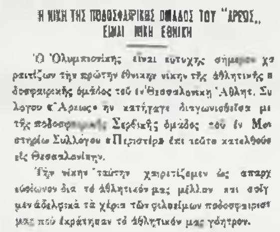
που συγκινούσε όλους τους Έλληνες της εποχής, που το θεωρούσαν μάλιστα εφικτό, ιδιαίτερα μετά τις πρόσφατες επιτυχίες στα Βαλκάνια. Η Θεσσαλονίκη και ο Άρης εξέφραζαν το νέο πνεύμα και τη νέα εποχή.

Ιδιαίτερα ενδιαφέρον παρουσιάζουν ορισμένα από τα άρθρα του ιδρυτικού καταστατικού[4]. Σύμφωνα με το 1ο άρθρο: «Ιδρύεται εν Θεσσαλονίκη ο Ποδοσφαιρικός σύλλογος υπό την επωνυμίαν *ΑΡΗΣ*». Σύμφωνα με το 2ο άρθρο: «Σκοπός του Συλλόγου είναι η εκγύμνασις ισχυράς ομάδας αποτελουμένης εκ πασών των κοινωνικών τάξεων». Βλέπουμε, δηλαδή, ότι υπογραμμίζεται ο υπερταξικός χαρακτήρας της ομάδας. Σύμφωνα με το 3ο άρθρο: «Ο σκοπός αυτός επιδιώκεται δια της τακτικής εκγυμνάσεως εις την ποδόσφαιραν των παικτών, δι' εκδρομών και δια συμμετοχής εις διαφόρους αγώνας». Οι εκδρομές ήταν ένα συνηθισμένο μέσο και μια συνηθισμένη τακτική «μορφωτικών συλλόγων» και αθλητικών ομάδων των νεοαπελευθερωμένων περιοχών για την τόνωση και ανύψωση του εθνικού φρονήματος, ιδιαίτερα των ακριτικών πληθυσμών. Σύμφωνα με το 4ο άρθρο: «Τα μέλη του Συλλόγου είναι α) επίτιμα, β) τακτικά και γ) ευεργετικά». Σύμφωνα, μάλιστα, με το 7ο άρθρο: «Τα τακτικά μέλη καταβάλουσι μηνιαίως 2 δραχμές, τα δε ευεργετικά 5 δραχμές». Ιδιαίτερη, συμβολική και ουσιαστική, σημασία έχει το 35ο άρθρο: «Ο Σύλλογος εορτάζει την 25ην Μαρτίου ημέραν του Ευαγγελισμού, της απελευθερώσεως της Ελλάδος υπό του τουρκικού ζυγού». Τέλος, σύμφωνα με το 40ό άρθρο: «Ο Σύλλογος έχει ιδίαν σφραγίδα, φέρουσαν κυκλοτερώς τας λέξεις *Ποδοσφαιρικός Σύλλογος ο Άρης Θεσσαλονίκης* εντός δε το σήμα του συλλόγου». Ο σύλλογος είχε το έμβλημα «ΑΣΘ ΑΡΗΣ» (41ο άρθρο). Με απόφαση του Πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης, στις 13 Φεβρουαρίου 1915, εγκρίθηκε το καταστατικό του νεότευκτου συλλόγου[5].

Πρώτος πρόεδρος ορίστηκε ο Μήνως Κυδωνάκης και ως χώρος στέγασης ένα μικρό δωματιάκι στην περιοχή της Καμάρας. Το μεγάλο πρόβλημα, όμως, για τον Άρη ήταν το γηπεδικό. Μια προσωρινή και πρόχειρη λύση ήταν ένα γήπεδο της Αλιάνς στην περιοχή Χιρς, για το οποίο οι υπεύθυνοι του συλλόγου κατάφεραν να αποκτήσουν δικαίωμα χρήσης. Η αναζήτηση, βέβαια, νέων χώρων συνεχίστηκε. Έτσι, σύντομα μετακόμισαν στο συνοικισμό Δόξας και λίγο αργότερα στον ανοιχτό χώρο Τράνσβααλ, εκεί όπου σήμερα είναι η συνοικία του Αγίου Φανουρίου. Η παρουσία των συμ-



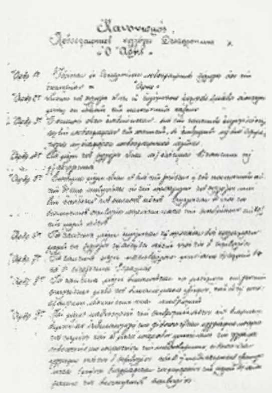
Φωτογραφία από το βιβλίο : Κωνσταντίνος Ίντος, Η ιστορία του Άρη, τόμος 1, Ποδόσφαιρο (1914-2000), Θεσσαλονίκη 2002


Η ΝΙΚΗ ΤΗΣ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΟΜΑΔΟΣ ΤΟΥ "ΑΡΕΩΣ" ΕΙΝΑΙ ΝΙΚΗ ΕΘΝΙΚΗ

Ὁ «Ὀλυμπιονίκης» εἶναι εὐτυχὴς σήμερον χαιρετίζων τὴν πρώτην ἐθνικὴν νίκην τῆς ἀθλητικῆς ποδοσφαιρικῆς ὁμάδος τοῦ ἐν Θεσσαλονίκῃ Ἀθλητ. Συλλόγου «Ἄρεως» ἣν κατήγαγε διαγωνισθεῖσα μετὰ τῆς ποδοσφαιρικῆς Σερβικῆς ὁμάδος τοῦ ἐν Μοναστηρίῳ Συλλόγου «Περιστέρ» ἐπὶ τούτῳ κατελθούσης εἰς Θεσσαλονίκην.

Τὴν νίκην ταύτην χαιρετίζομεν ὡς ἀπαρχὴν εὐοίωνον διὰ τὸ ἀθλητικόν μας μέλλον καὶ σφίγγομεν ἀδελφικὰ τὰ χέρια τῶν φιλοτίμων ποδοσφαιριστῶν μας ποὺ ἐκράτησαν τὸ ἀθλητικόν μας γόητρον.

Δημοσίευμα από το περιοδικό «Ο Ολυμπιονίκης του Αμαρουσίου», το οποίο εξέδιδε ο τότε πρόεδρος του Γ.Σ. Αμαρουσίου Λεωνίδας Πτέρης και αναφέρεται σε μια από τις πρώτες διεθνείς φιλικές νίκες του Άρη, αλλά και ολόκληρου του ελληνικού ποδοσφαίρου. Η πρώτη διεθνής φιλική νίκη του Άρη είναι εναντίον της Σπόρτινγκ Κλουμπ Σερβίας, στις 20 Ιανουαρίου 1923. Λίγο αργότερα ήρθε στη Θεσσαλονίκη, μετά από πρόσκληση του Άρη, η Περιστέρ Μοναστηρίου (την οποία αναφέρει λανθασμένα στο δημοσίευμα ως την πρώτη διεθνή φιλική νίκη του Άρη). Στη συνέχεια, ο Άρης άρχισε τις εξορμήσεις του στις βαλκανικές χώρες και στη Μέση Ανατολή



Η πρώτη σελίδα του καταστατικού του Άρη. Αποτελείται συνολικά από 43 άρθρα και ψηφίστηκε από τη Γενική Συνέλευση του συλλόγου, στις 10 Μαΐου 1915

μαχικών δυνάμεων στη Θεσσαλονίκη έδωσε τη δυνατότητα στον Άρη να αντιμετωπίσει ξένα στρατιωτικά συγκροτήματα. Από τις πρώτες ομάδες που αντιμετώπισε ήταν οι ομάδες που στελεχώνονταν από ποδοσφαιριστές των αγγλικών πλοίων «Exmouth» και «King George». Τα φιλικά με τα ξένα στρατιωτικά συγκροτήματα συνεχίστηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της εδώ παραμονής τους, με μεγάλη επιτυχία. Πιο συγκεκριμένα, ο Άρης αναμετρήθηκε με την ομάδα του καναδικού στόλου, την οποία και νίκησε με 1-0, όπως επίσης με την ομάδα του αγγλικού πολεμικού πλοίου «Saint George» (2 Απριλίου 1916), της οποίας επίσης επιβλήθηκε με σκορ 3-1[6].

Το 1916, στον πρώτο, ανεπίσημο φυσικά, αγώνα που έγινε με αντίπαλο τον Ηρακλή στο γήπεδο του Συνοικισμού Δόξας, ο Άρης νίκησε 1-0 με τέρμα του Σαλούστο[7]. Πρέπει να σημειώσουμε ότι οι ιδρυτές του συλλόγου ήταν ταυτοχρόνως ποδοσφαιριστές, μέλη και διοικούντες. Τα γεγονότα που είχαν σαν επίκεντρο τη Θεσσαλονίκη, στα τέλη του 1916 και στις αρχές του 1917, είχαν ως αποτέλεσμα την ουσιαστική διάλυση του συλλόγου, αν και νομικά υπήρχε και λειτουργούσε νόμιμα και κανονικά. Ενώ, λοιπόν, ο Άρης βρισκόταν στα πρόθυρα της ουσιαστικής του διάλυσης, μια ομάδα μαθητών του Α΄ Γυμνασίου Αρρένων, στην περιοχή της Αγίας Τριάδας, με επικεφαλής τον Αγοραστό Αγοραστού, συγκρότησαν ποδοσφαιρική ομάδα, αποτελούμενη από τους: Κότσιανο Πρόδρομο, Βικελίδη Γρηγόριο, Παπαγεωργίου Σωτήριο, Νιχάτ Οσμάν, Ηλιάδη Δημήτριο, Μπαρίτα Ιωάννη, Λόγγο Λεωνίδα, Σωτηρόπουλο Δημήτριο, Βλαχόπουλο Λάζαρο, Κόρατς Αλέξανδρο και Τσιντσίφα Κωνσταντίνο. Σε αυτή την ομάδα προστέθηκαν αργότερα οι: Βλαχόπουλος Ζαχαρίας, Οπλοποιός Δημήτριος και μερικοί άλλοι. Παραβλέποντας την ύπαρξη του «παλαιού» Άρη, βάφτισαν την ομάδα τους Άρη, θεωρώντας ότι η δράση της αποτελούσε συνέχεια της παλιάς ομάδας. Το 1918, ο «νέος» Άρης αντιμετώπισε σε φιλικά παιχνίδια συνοικιακές ομάδες. Στο γήπεδο, μάλιστα, της Τριανδρίας αντιμετώπισε νικηφόρα ομάδες των ιταλικών δυνάμεων[8].

Το 1919, ο σύλλογος «Αστραπή», που έδρευε μεταξύ των οδών Παπάφη και Λεωφόρου Στρατού, αποφάσισε την ενσωμάτωσή του στον «επίσημο και νόμιμο» Άρη. Αυτή η κίνηση υπήρξε καθοριστική για το μέλλον και την εξέλιξη του συλλόγου. Μια ιστορική φυσιογνωμία του Άρη, ο Κώστας Βικελίδης[9], ήταν αρχικά αθλητής της «Αστραπής». Τον Σεπτέμβριο του 1919, μέλη της τότε διοίκησης του «Α.Σ. ΑΡΗΣ» παρέλαβαν επισήμως τη σφραγίδα του συλλόγου και ένα αντίγραφο του παλαιού καταστατικού από το Πρωτοδικείο Θεσσαλονίκης. Με αυτόν τον τρόπο, ο Άρης βγήκε από τη λαίλαπα των κοσμογονικών εξελίξεων της πενταετίας 1915-1920 «ένας και αδιαίρετος» αλλά και ιδιαίτερα ενισχυμένος[10].

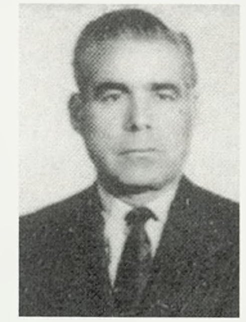
Το 1921 την ενσωμάτωση στον Άρη αποφάσισε και ο σύλλογος «Κεραυνός», που έδρευε στην οδό Κιλκισίου. Γραμματέας του «Κεραυνού» ήταν ο Σταύρος Ζώκος. Με αυτές τις κινήσεις ο Άρης ισχυροποιήθηκε αφάνταστα σε μια περιοχή που άρχιζε από το Γ΄ Σώμα Στρατού και τελείωνε στην 25η Μαρτίου, από τη σημερινή οδό Παπαναστασίου μέχρι τη θάλασσα. Αυτός είναι και ο λόγος που όλοι συνδέουν τόσο πολύ τον Άρη με την Αγία Τριάδα, που ήταν το επίκεντρο αυτής της περιοχής. Ο ερχομός των προσφύγων που συντελείται σταδιακά αυτά ακριβώς τα χρόνια, και

ιδιαιτέρως μετά το 1922, θα δώσει νέα ώθηση και δυναμική στον Άρη, τον οποίο στηρίζουν οι νέοι κάτοικοι της πόλης. Ιστορικά θα μείνουν τα πρώτα στέκια που χρησιμοποιήθηκαν ως αποδυτήρια και γραφεία. Το πρώτο ήταν δυο συνεχόμενα πλινθόκτιστα δωμάτια στην περιοχή Δόξας. Αργότερα, στην περιοχή Χιρς, πίσω από την Βίλα Ίντα. Έπειτα, πίσω από το ιταλικό μονοπώλιο έγινε ο διαμοιρασμός μιας μεγάλης κατοικίας, την οποία μοιράζονταν οι παράγοντες του Άρη με άγγλους στρατιώτες και τη σοσιαλιστική νεολαία. Τέλος, το σπίτι του πρώτου προέδρου του Άρη Μήνω Κυδωνάκη, στην οδό Μισράχη (Φλέμινγκ)[11].

Την περίοδο 1921-1922, ο Άρης αναμετράται πολλές φορές με τον συμπολίτη Ηρακλή. Σε μια, μάλιστα, συνάντησή τους, στις 17 Οκτωβρίου 1921, η συνάντησή τους διακόπτεται λόγω επεισοδίων και ενώ το αποτέλεσμα ήταν 0-0. Η ενδεκάδα του Άρη αποτελείτο από τους: Αστεριάδη Ζαχαρία, Παπαγεωργίου Αθανάσιο, Βεντουρέλη Μιχάλη (προερχόμενο από τον Πανελλήνιο Αθηνών), Κόρατς Αλέξανδρο, Μαριάνη, Σαλούστο Κάρολο, Ηλιάδη Δημήτριο, Νικολαΐδη, Οπλοποιό Δημήτριο, Μπασούδη και Νακόπουλο Ιωάννη). Την ίδια χρονιά, ο Ηρακλής νίκησε 1-0 τον Άρη, ενώ σε φιλική συνάντηση του 1922 ο Άρης επιβλήθηκε του Ηρακλή με 2-0[12].

Στις 20 Ιανουαρίου 1923, ο Άρης έγινε η πρώτη ελληνική ομάδα που αντιμετώπισε σε φιλικό αγώνα ξένη ομάδα, η οποία είχε έρθει γι' αυτό το λόγο στη Θεσσαλονίκη. Αντίπαλός του ήταν η Σπόρτινγκ Κλουμπ Σερβίας, την οποία νίκησε ο Άρης με 3-1. Την ίδια χρονιά, το 1923, ο Άρης κατέκτησε το πρώτο τοπικό πρωτάθλημα Θεσσαλονίκης. Στο φινάλε των υποχρεώσεών του, στις 22 Απριλίου 1923, κατέβαλε με 5-0 τη ΧΑΝΘ, κατακτώντας το 1ο πρωτάθλημα Θεσσαλονίκης. Στις 12 Αυγούστου 1923, ο Άρης δεν κατακτάει τον τίτλο του πρωταθλητή Ελλάδος στα μπαράζ, χάνοντας από τον Πειραϊκό Σύνδεσμο με 3-1 (η διοργάνωση είχε ακόμη ανεπίσημο χαρακτήρα). Στις 5 Απριλίου 1924 ο Άρης πραγματοποίησε την πρώτη επίσκεψη ελληνικής ομάδας στο εξωτερικό, αντιμετωπίζοντας στο Μοναστήρι τη σερβική Περιστέρ, από την οποία και ηττήθηκε με 2-1. Είχε προηγηθεί συνάντηση των δυο ομάδων στη Θεσσαλονίκη, στις 2 Νοεμβρίου 1924, οπότε και ο Άρης είχε επιβληθεί 5-0 της σερβικής ομάδας. Στις 11 Μαΐου 1924 ο Άρης στο τέλος των υποχρεώσεών του νίκησε τον Ηρακλή με 4-1, κατακτώντας έτσι το 2ο πρωτάθλημα Θεσσαλονίκης. Στις 9 Αυγούστου 1925, στο φιλικό αγώνα με τη μεγαλύτερη ίσως ιστορική σημασία, ο Άρης νίκησε τον ΠΑΟΚ με 5-2, διατηρώντας έτσι για πάντα τα κιτρινόμαυρα χρώματα, που διεκδικούσε η νέα ομάδα. Ο ΠΑΟΚ σε εκείνο τον αγώνα είχε την αρχική του ονομασία, δηλαδή Ένωση Κωνσταντινουπολιτών[13]. Στις 27 Ιουνίου 1926, ο Άρης κατέκτησε το 3ο πρωτάθλημα Θεσσαλονίκης, νικώντας στο μπαράζ τον ισόβαθμο στην κορυφή Ηρακλή, με σκορ 4-1[14].

Από τον Ιούνιο του 1927, ο Άρης εγκαταστάθηκε στο γήπεδο που υπήρχε τότε στη σημερινή Λεωφόρου Στρατού (ΔΕΘ), όπου και παρέμεινε μέχρι το 1939[15]. Η τεράστια ανάπτυξη του Άρη επισφραγίζεται από την κατάκτηση του πρώτου πανελληνίου πρωταθλήματος, που διοργάνωσε η Ελληνική Ποδοσφαιρική Ομοσπονδία, το 1928. Στις 24 Ιουνίου 1928, ο Άρης νίκησε τον φιλοξενούμενο Εθνικό Πειραιώς με 3-1 και κατέκτησε το Πρώτο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα[16]. Μια νέα εποχή ανέτειλε για τον Άρη και τον



Ο Νικόλαος Αγγελάκης υπήρξε μια από τις μεγάλες φυσιογνωμίες της ιστορίας του Άρη, ως παίκτης, προπονητής και παράγοντας. Φωτογραφία από το βιβλίο: Κωνσταντίνος Ίντος, Η ιστορία του ΑΡΗ, τόμος 1, Ποδόσφαιρο (1914-2000), Θεσσαλονίκη 2002.

θρύλο που δημιουργείται γύρω από το όνομά του. Η επιτυχία του πανηγυρίστηκε έντονα στη Θεσσαλονίκη από τους φίλους του, όπως φανερώνεται από τα δημοσιεύματα των τοπικών εφημερίδων της εποχής. Με αυτόν τον τίτλο ο Άρης καθιερώθηκε στη συνείδηση όλων των φιλάθλων της χώρας ως μια μεγάλη ποδοσφαιρική δύναμη[17].

Από το 1914 ως το 1922, την πρώτη αναγνωριστική οκταετία, πρόεδροι του Άρη διετέλεσαν οι: Κυδωνάκης Μήνως, Ιωαννίδης Δημήτριος, Ρωσσιάδης Ρούσσος, Πλιάτσικας Ιωάννης, Κότσιανος Πρόδρομος. Πρόεδρος του Άρη από το 1923 ως το 1928 ήταν ο Ελευθέριος Ηλιάδης και προπονητής από το 1922 ως το 1927 ο Κώστας Βικελίδης, ενώ την περίοδο 1927-28 ο Κέσλερ[18].

Ταυτόχρονα, όμως, με την παραπάνω δραστηριότητα, ο Άρης απέκτησε και τμήματα στίβου, κολύμβησης, βόλεϊ, όπως επίσης και γυναικείο τμήμα. Το κολυμβητικό τμήμα, μάλιστα, περιελάμβανε και ομάδα υδατοσφαίρισης (γουότερ-πόλο), η οποία θεωρείτο η κορυφαία της Ελλάδας και από ατυχία δεν κέρδισε το πρωτάθλημα στους Πανελλήνιους Ναυτικούς Αγώνες του 1927. Μεγάλη ανάπτυξη γνώρισε και το τμήμα βόλεϊ του Άρη, τόσο το αντρικό όσο και το γυναικείο τμήμα. Η προσφορά των αδερφών Βικελίδη ήταν ανεκτίμητη στο γυναικείο βόλεϊ. Αλλά και το τμήμα στίβου του συλλόγου άρχισε βαθμιαία να αναπτύσσεται, με την ιδιαίτερη φροντίδα του τότε τερματοφύλακα της ποδοσφαιρικής ομάδας Πέτρου Φέτση[19].

Θα κλείσουμε με ένα σχόλιο του περιοδικού «Αθλητικός Κόσμος», το οποίο είχε ασχοληθεί εκτενώς σε αφιέρωμά του με την ομάδα του Άρη: «Η ευγενής αυτή προσπάθεια έφθασε κατά το τελευταίον αυτό χρονικό διάστημα [Σ.Σ εννοεί την δεκαετία του 1920] εις το κατακόρυφον, εις βαθμόν που να δύναται να είπη κανείς μετά πεποιθήσεως - και το ομολογώ και εγώ- ότι σήμερον ο Άρης είναι η ισχυροτέρα ποδοσφαιρική ομάς της Μακεδονίας-Θράκης, εάν όχι και όλης της Ελλάδος»[20].

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Απόστολος Ε. Βακαλόπουλος, *Νέα Ελληνική Ιστορία 1204-1985*, Θεσσαλονίκη 1993 (ζ' έκδοση), σελ. 346 κ.ε. Νίκος Γ. Σβορώνος, *Επισκόπηση της Νεοελληνικής Ιστορίας*, Αθήνα 1992 (μετάφραση Αικ. Ασδραχά), σελ. 116 κ.ε.

2. Τα 22 ιδρυτικά στελέχη του Άρη ήταν τα εξής (με αλφαβητική σειρά): Αγγέλου Ιωάννης, Αγοραστός Λάζαρος, Βλαχόπουλος Γρηγόριος, Βλαχόπουλος Λάζαρος, Γκοτζαμάνης Πέτρος, Δήμου, Ζέγας Άγγελος, Θεοδωρίδης Θεόδωρος, Ιωαννίδης Δημήτριος, Καραγιαννίδης Τηλέμαχος, Κοτρώτσης Δημήτριος, Κρέης Πέτρος, Κυδωνάκης Μήνως, Κωστίδης Λάζαρος, Λάμπρου Γεώργιος, Νακόπουλος Ιωάννης, Παπαγεωργίου Αθανάσιος, Πλιάτσικας Ιωάννης, Ρωσσιάδης Ρούσσος, Σαλούστο Κάρολος, Τσιατσιαπάς Αναστάσιος, Κότσιανος Πρόδρομος.

3. Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002: Οι μεγάλες στιγμές της ιστορικής ομάδος*, Θεσσαλονίκη 2003, σελ. 17.

4. Πλήρες το Καταστατικό του Άρη βρίσκεται στο: Κωνσταντίνος Ίντος, *Η ιστορία του Άρη, τόμος 1, Ποδόσφαιρο (1914-2000)*, Θεσσαλονίκη 2002, σελ. 20-21.

5. Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002*, σελ. 19.

6. Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002*, σελ. 21.

7. Η ομάδα του Άρη αποτελείτο από τους: Κοτρώτση Δημήτριο, Παπαγεωργίου Αθανάσιο, Βλαχόπουλο Γρηγόριο, Ρωσσιάδη Ρούσσο, Πλιάτσικα Ιωάννη, Πριτσούλη Νικόλαο, Ιωαννίδη Δημήτριο, Καραγιαννίδη Τηλέμαχο, Κωστίδη Λάζαρο, Αμπραβανέλ Πέπο και Σαλούστο Κάρολο (Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002*, σελ. 21, 340).

8. Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002*, σελ. 22.

9. Ο Κώστας Βικελίδης ήταν το μεγαλύτερο από τα τρία αδέρφια που συνέδεσαν το όνομά τους με τον προπολεμικό Άρη (Νικηφόρος και Κλεάνθης τα άλλα δυο). Γεννήθηκε το 1905 στη Θεσσαλονίκη και θεωρείται από τους κορυφαίους έλληνες ποδοσφαιριστές του Μεσοπολέμου, με 9 διεθνείς συμμετοχές στην εθνική ομάδα, της οποίας ήταν βασικό και αναντικατάστατο μέλος. Ήταν αρχηγός του Άρη ως το 1936, οπότε και εγκατέλειψε την ενεργό δράση. Συνέχισε, ωστόσο, την προσφορά του στην αγαπημένη του ομάδα, με τις ιδιότητες του προπονητή και του προέδρου.

10. Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002*, σελ. 22.

11. Κωνσταντίνος Ίντος, *Η ιστορία του Άρη*, σελ. 24-25.

12. Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002*, σελ. 22.

13. Η ενδεκάδα του Άρη ήταν η εξής: Κοτρώτσης Δημήτριος, Νακόπουλος Ιωάννης, Οπλοποιός Δημήτριος, Γιακουμής Ιάκωβος, Βικελίδης Κωνσταντίνος, Ηλιάδης Δημήτριος, Μπαρίτας Ιωάννης, Αγοραστού Αγοραστός, Ιωαννίδης Δημήτριος, Αγγελάκης Νικόλαος και Βλαχόπουλος Λάζαρος.

14. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τους αγώνες, βλ. Κωνσταντίνος Ίντος, *Η ιστορία του Άρη*, σελ. 17-18. Βλ. επίσης Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002*, σελ. 25-29, 371.

15. Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002*, σελ. 30, 289-290.

16. Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002*, σελ. 32-33.

17. Η ομάδα που κατέκτησε το Πρώτο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ελλάδας αποτελείτο από τους: Κατράντζο Νικόλαο, Νακόπουλο Ιωάννη, Οπλοποιό Δημήτριο, Κατσαούνη Παναγιώτη, Βικελίδη Κωνσταντίνο, Γιακουμή Ιάκωβο, Ιωαννίδη Βασίλειο, Αγγελάκη Νικόλαο, Κίτσο Νικόλαο, Ζαρέν Μινασιάν, Λεονταρίδη Χριστόφορο, Βογδάνου Ιορδάνη, Γκικόπουλο Κωνσταντίνο, Κολωνιάρη Χρήστο, Καλτέκη Δημήτριο (Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002*, σελ. 33, 340).

18. Κωνσταντίνος Ίντος, *Η ιστορία του Άρη*, σελ. 34-40. Άγγελος Καριπίδης, *Άρης 1914-2002*, σελ. 311-313.

19. Περιοδικό *Αθλητικός Κόσμος*, 13 Οκτωβρίου 1927.

20. Περιοδικό *Αθλητικός Κόσμος*, 13 Οκτωβρίου 1927.



Περίοδος 1927-1928: Η ομάδα που κατέκτησε το πρώτο Πανελλήνιο πρωτάθλημα. ΠΑΝΩ ΣΕΙΡΑ: *Θανάσης Παπάς, Χρήστος Λεονταρίδης, Ζαρέν Μηνασιάν, Νίκος Αγγελάκης, Βασίλης Ιωαννίδης.* ΜΕΣΑΙΑ ΣΕΙΡΑ: *Θανάσης Κατσαούνης, Κώστας Βικελίδης, Ιάκωβος Γιακουμής.* ΚΑΤΩ ΣΕΙΡΑ: *Γιάννης Νακόπουλος, Νίκος Κατράντζος, Ηλίας Οπλοποιός.* ΕΝΘΕΤΗ ΦΩΤΟ: *Νίκος Αγγελάκης.*

Φωτογραφία από το βιβλίο: Κωνσταντίνος Ίντος, Η ιστορία του Άρη, τόμος 1, Ποδόσφαιρο (1914-2000), Θεσσαλονίκη 2002

Ο Νικόλαος Μάνος και η οικία του Κεμάλ Ατατούρκ

Ευάγγελος Χεκίμογλου

Στο πλαίσιο συγγραφής της βιογραφίας του Νικολάου Μάνου, πολιτικής προσωπικότητας που διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στη Θεσσαλονίκη στην περίοδο 1910-1946, εντόπισα ορισμένα στοιχεία σχετικά με την οικία στην οποία γεννήθηκε ο αναμορφωτής της Τουρκίας Κεμάλ Ατατούρκ, στην οδό Αποστόλου Παύλου, στη Θεσσαλονίκη.

Τα στοιχεία είναι αποσπασματικά, δεδομένου ότι μόνον μικρό τμήμα του δημοτικού αρχείου που έχει διασωθεί είναι διαθέσιμο στους ερευνητές. Το τμήμα αυτό φυλάσσεται στο Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης του Δήμου Θεσσαλονίκης. Ωστόσο, τα δεδομένα φαίνονται επαρκή για να δείξουν το σημαντικό ρόλο που διαδραμάτισε ο Νικόλαος Μάνος στη διάσωση της κατοικίας και της δωρεάς της στην Τουρκική Δημοκρατία.

Ο Νικόλαος Μάνος εξελέγη δύο φορές Δήμαρχος Θεσσαλονίκης και άσκησε τα καθήκοντά του στα 1929-1930 και στα 1934-1936.



Η οικογένεια του Νικολάου Μάνου

Όπως είναι γνωστό, στα 1924 ολοκληρώθηκε η ανταλλαγή των πληθυσμών μεταξύ της Ελλάδας και της Τουρκίας και οι μουσουλμάνοι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης (πλην ξένων υπηκόων) απελάθηκαν οριστικά από την πόλη. Τα ακίνητα πρώην μουσουλμανικής ιδιοκτησίας περιήλθαν στην ιδιοκτησία ενός ταμείου για την αποζημίωση των χριστιανών προσφύγων, που είχαν απελαθεί από την Τουρκία. Τα ακίνητα εκποιήθηκαν σε ανοιχτές δημοπρασίες και περιήλθαν κυρίως σε πρόσφυγες.

Η πρώτη αναφορά για το υπό συζήτηση ακίνητο περιλαμβάνεται σε απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Θεσσαλονίκης που ελήφθη με εισήγηση του Δημάρχου Νικολάου Μάνου το Δεκέμβριο του 1935 (Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης, Δημοτικό Αρχείο: φάκελος 3, υποφάκελος 7).

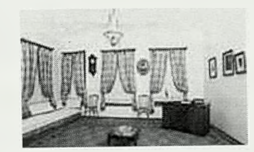
Όπως προκύπτει από το ανωτέρω πρακτικό του 1935, ο Δήμος Θεσσαλονίκης είχε λάβει παλαιότερα - και συγκεκριμένα στα 1933- την απόφαση να αγοράσει την οικία στην οποία γεννήθηκε ο Κεμάλ Ατατούρκ (488/1933 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου). Πρέπει να σημειωθεί ότι στα 1933 δήμαρχος ήταν ο Χαρίσιος Βαμβακάς, τέως γερουσιαστής και άλλοτε μέλος του οθωμανικού κοινοβουλίου (1908-1912). Ο Βαμβακάς ήταν αντίπαλος του Μάνου. Αλλά λόγω της ιδιορρυθμίας του εκλογικού συστήματος η πλειοψηφία του Δημοτικού Συμβουλίου διέκειτο φιλικώς προς τον Νικόλαο Μάνο.

Η παραπάνω απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου δείχνει ότι στα 1933 διασωζόταν ακόμη στη Θεσσαλονίκη η μνήμη της κατοικίας που είχε γεννηθεί ο Κεμάλ Ατατούρκ. Είχαν περάσει μόνον 53 χρόνια από τη γέννηση του τούρκου ηγέτη. Ας σημειωθεί ότι ο Κεμάλ Ατατούρκ είχε υπηρετήσει ως αξιωματικός στη Θεσσαλονίκη στις αρχές του εικοστού αιώνα. Δεν υπάρχουν πηγές για την διαμονή του στην πόλη, αλλά ασφαλώς θα άφησε και ο ίδιος μαρτυρίες στον κοινωνικό περίγυρό του για το σπίτι που είχε γεννηθεί.

Το ζήτημα της αγοράς της κατοικίας παρέμενε εκκρεμές μέχρι το Δεκέμβριο του 1935, χωρίς να σημειωθεί καμία εξέλιξη. Τότε, ο Νικόλαος Μάνος ανέσυρε την προηγούμενη απόφαση από τη λήθη και πρότεινε στο Δημοτικό Συμβούλιο να επέλθει συνεννόηση με τους ιδιοκτήτες του οικήματος όπου γεννήθηκε ο Κεμάλ Ατατούρκ. Για το σκοπό αυτό πρότεινε να σχηματισθεί επιτροπή δημοτικών συμβούλων, η οποία και θα έκανε τις σχετικές συνεννοήσεις. Η πρότασή του έγινε δεκτή από το Δημοτικό Συμβούλιο, στο οποίο διέθετε απόλυτη πλειοψηφία.







Απόψεις από την οικία Ατατούρκ

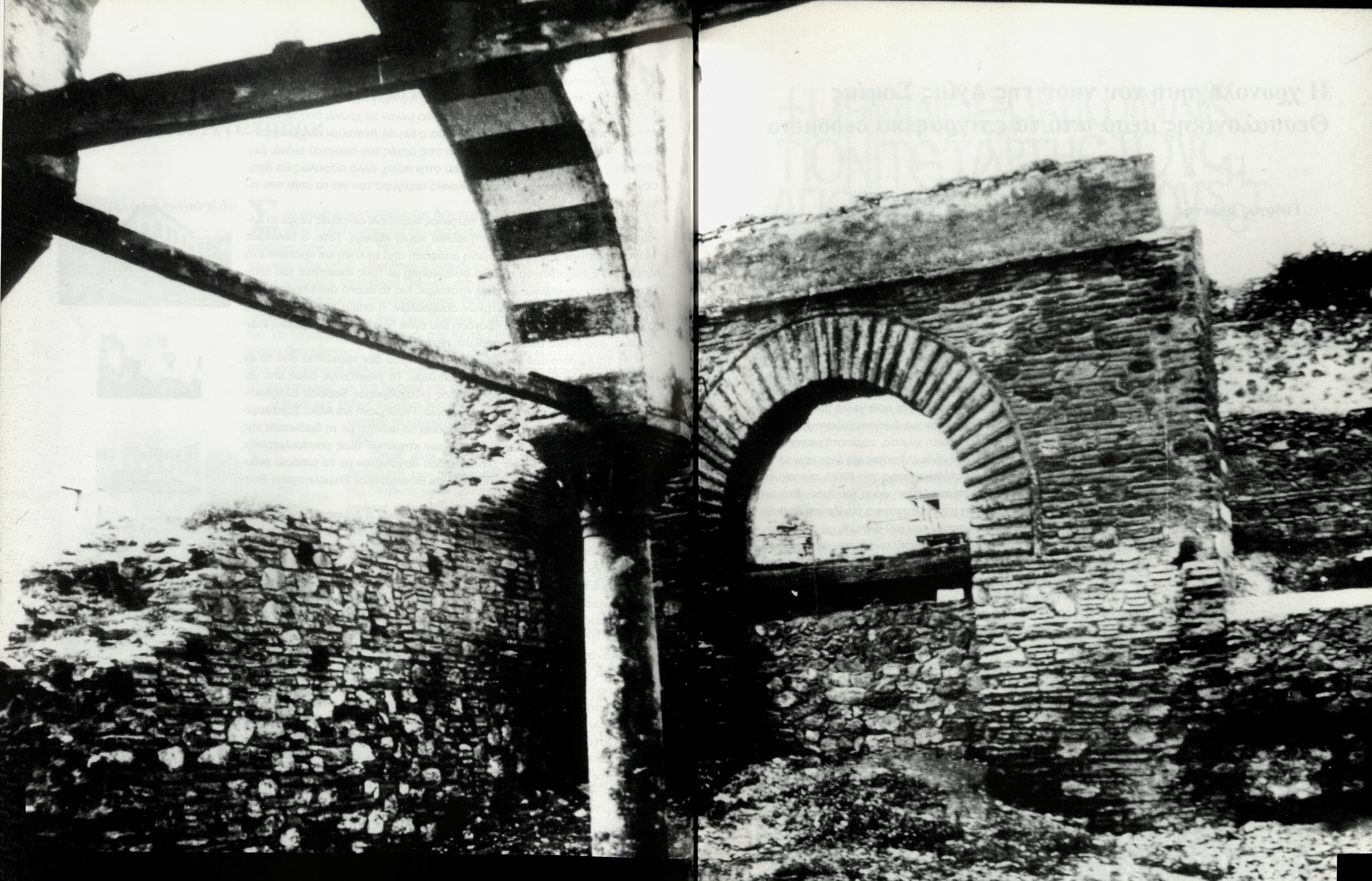
Η ταυτότητα των ιδιοκτητών του ακινήτου δεν προκύπτει από το εν λόγω πρακτικό του Δημοτικού Συμβουλίου. Τη γνωρίζουμε όμως από μεταγενέστερο δημοσίευμα εφημερίδας («Ταχυδρόμος Βορείου Ελλάδος», 12.8.1936). Πρόκειται για τους Γρηγόριο, Γεσθημανή και Αλίκη Σεραφειμίδου, οι οποίοι είχαν προφανώς αγοράσει το ακίνητο με τη διαδικασία της δημόσιας εκποίησης των ανταλλαξίμων κτημάτων τέως μουσουλμανικής ιδιοκτησίας. Η οικογένεια Σεραφειμίδου ασχολιόταν με το εμπόριο ενδυμάτων (Δελτίο 3.208 του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης).

Προφανώς, η συνεννόηση δεν απέδωσε και ο Δήμος κίνησε διαδικασία απαλλοτρίωσης. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε στις αρχές Αυγούστου 1936, όπως προκύπτει από δημοσίευμα εφημερίδας («Ταχυδρόμος Βορείου Ελλάδος», 12.8.1936), το οποίο κατέγραψε τα πρακτικά συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου. Στη συνεδρίαση εκείνη ο Νικόλαος Μάνος ανακοίνωσε ότι η αρμόδια κρατική υπηρεσία είχε εγκρίνει την απόφαση του Δήμου Θεσσαλονίκης να απαλλοτριωθεί το ακίνητο.

Μόλις οι ιδιοκτήτες πληροφορήθηκαν ότι η απαλλοτρίωση προχωρούσε, έκαναν μία ύστατη προσπάθεια να την αποφύγουν, προτείνοντας στο Δήμο να αγοράσει το ακίνητο αντί ποσού 1.600 χρυσών αγγλικών λιρών. Αυτό προκύπτει από δημοσίευμα εφημερίδας, που κατέγραψε τη σχετική συζήτηση στη συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου («Ταχυδρόμος Βορείου Ελλάδος», 18.8.1936).

Ωστόσο, με πρόταση του Νικολάου Μάνου, το Δημοτικό Συμβούλιο αποφάσισε να προχωρήσει η απαλλοτρίωση, προκειμένου να δωριθεί η οικία στην Τουρκική Δημοκρατία. Έτσι, η αρμόδια κρατική υπηρεσία (Γενική Διοίκηση Βορείου Ελλάδος) κήρυξε αναγκαστικώς απαλλοτριωτέο το ακίνητο («Ταχυδρόμος Βορείου Ελλάδος», 31.8.1936 και 22.9.1936).

Στη συνέχεια, ο Νικόλαος Μάνος τέθηκε σε αργία για πολιτικούς λόγους. Η διαδικασία, όμως, προχώρησε και μετά από λίγους μήνες, τον Απρίλιο του 1937, ο Δήμος Θεσσαλονίκης δώρισε επισήμως το ακίνητο στην Τουρκική Δημοκρατία (εφημερίδα «Μακεδονία», 30.4.1937).



Τέχνη και αρχαιολογία

Η χρονολόγηση του ναού της Αγίας Σοφίας Θεσσαλονίκης μέσα από τα επιγραφικά δεδομένα

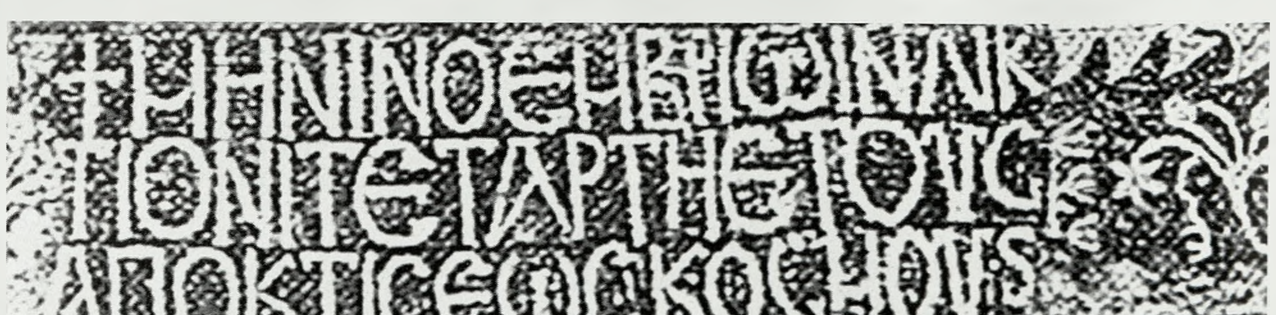
Γιώργος Βελένης

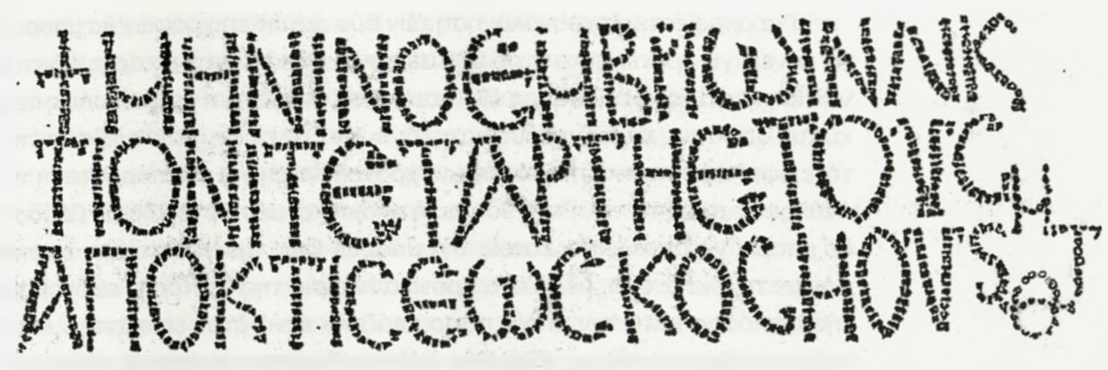
Το θέμα γύρω από τη χρονολόγηση του ναού της Αγίας Σοφίας εξακολουθεί να παραμένει ανοικτό, μολονότι τα τελευταία εκατό χρόνια καταπιάστηκε με το μνημείο αυτό της Θεσσαλονίκης πληθώρα ερευνητών και γράφτηκαν δύο διδακτορικές διατριβές[1]. Για την κύρια φάση του ναού, την αρχική, έχουν προταθεί διάφορες χρονολογήσεις, άλλες μέσα στο 8ο αιώνα, άλλες μέσα στον 7ο και άλλες ακόμη νωρίτερα. Η ένταξή του σε περίοδο προγενέστερη του 8ου αιώνα προτάθηκε από μικρή ομάδα ερευνητών, οι οποίοι στήριξαν την άποψή τους στη μία από τις δύο τρίστιχες ψηφιδωτές επιγραφές του τρούλου με τη χρονολογία (εικ. 1): *+ Μηνὶ Νοεμβρίῳ ἰν<δ>ικ/τιόνι τετάρτῃ ἔτους ἀπὸ κτίσεως κόσμου S [c.1-3]*

Οι υποστηρικτές αυτής της άποψης, θεωρώντας ότι η επιγραφή με την κολοβή χρονολογία ήταν εγγεγραμμένη σε ορθογώνιο πλαίσιο, από το οποίο το S απείχε ελάχιστα, αναζήτησαν μια διψήφια βυζαντινή ή πρωτοβυζαντινή χρονολογία, μέσα στην πρώτη χιλιετία, ταιριαστή με την τέταρτη ινδικτιώνα[2]. Οι χρονολογίες αυτές είναι ελάχιστες και όλες πριν τα τέλη του 7ου αιώνα. Ως πιθανότερη προτάθηκε εκείνη του 690/1, η οποία συνδέθηκε υποχρεωτικά με τη δεύτερη οικοδομική φάση του ναού. Έτσι αναζητήθηκε μια ακόμη προγενέστερη χρονολόγηση για την ίδρυση του ναού, η οποία συσχετίστηκε με τους σεισμούς του 620-630 μ.Χ.

Η υιοθέτηση αυτής της άποψης προϋποθέτει μία σειρά παραδοχών, οι οποίες μειώνουν στο ελάχιστο τις πιθανότητες για ένταξη του ναού της Αγίας Σοφίας μέσα στον 7ο αιώνα. Θα πρέπει, δηλαδή, να δεχτούμε: α) ότι η προγενέστερη βασιλική είχε μικρή διάρκεια ζωής, β) ότι ο εσωτερικός χώρος παρέμεινε ακόσμητος για ενάμιση περίπου αιώνα ή ότι υπήρξε κάποιος αρχικός διάκοσμος, ο οποίος καταστράφηκε ολοσχερώς για να αντικατασταθεί από τον ανεικονικό του 8ου αιώνα, γ) ότι η παρουσία του σχετικού ψαλμού των εγκαινίων στη βάση του τεταρτοσφαιρίου της αψίδας αποτελεί εξαίρεση του κανόνα και σχετίζεται με μια τρίτη φάση εργασιών, δ) ότι ο γλυπτός διάκοσμος που χρησιμοποιήθηκε στην πρώτη φάση του ναού, στο σύνολό του, ανάγεται σε χρόνους προγενέστερους από τα μέσα του 7ου αιώνα, ε) ότι η πρωτοβυζαντινή και η βυζαντινή εν γένει χρονολογία από κτίσεως κόσμου είχε επισημοποιηθεί πριν από τα τέλη του 7ου αιώνα, στ) ότι ο τύπος των γραμμάτων στις επιγραφές του ιερού είναι μεταγενέστερος από εκείνον των δύο επιγραφών του τρούλου, ζ) ότι τα αρμολογήματα του τρούλου που φέρουν τα ακιδογραφήματα πάνω σε νωπό κονίαμα έγιναν δύο έως τρεις αιώνες μετά το κτίσιμο του τρούλου και η) θα πρέπει να δεχτούμε την κύρια παραδοχή που παρασύρει όλες τις άλλες, δηλαδή ότι παράπλευρα με το S της επιγραφής του τρούλου δεν υπάρχει δυνατότητα αναγραφής γραμμάτων περισσοτέρων του ενός, άποψη που έχει ήδη αμφισβητηθεί[3].

Η επιγραφή του τρούλου της Αγίας Σοφίας με τη χρονολογία



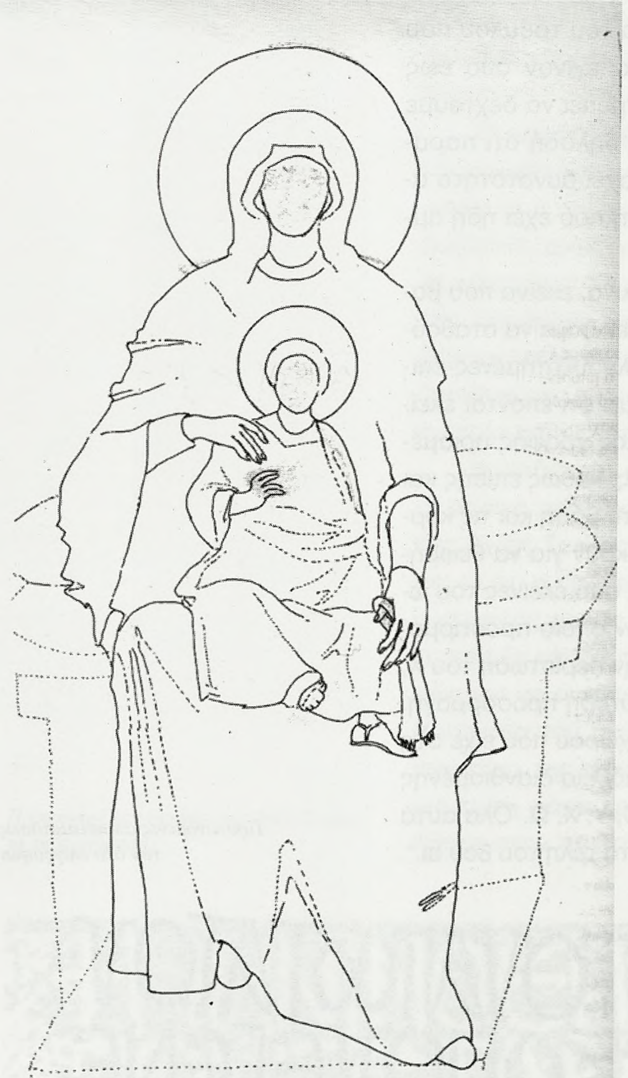


Από όλα τα θέματα που έχουν συζητηθεί στην έρευνα, εκείνα που βαρύνουν περισσότερο είναι τα επιγραφικά στα οποία οφείλουμε να σταθούμε με ιδιαίτερη προσοχή. Εξετάζοντας, λοιπόν, τις πολυσυζητημένες επιγραφές του τρούλου συνάγεται εύκολα το συμπέρασμα ότι έπονται εκείνων του ιερού βήματος. Χαρακτηριστικός είναι ο τρόπος γραφής ορισμένων γραμμάτων, όπως του Κ με σπαστό το κάτω σκέλος, καθώς επίσης και του στενού Υ με ενωμένα ή χωρισμένα τα δύο σκέλη στη βάση και τις κυρτές απολήξεις (εικ. 1, 2, 3). Τα δύο αυτά γράμματα αρκούν για να θεωρήσει κανείς τις επιγραφές του τρούλου μεταγενέστερες από εκείνες του ιερού βήματος. Επικουρικά αναφέρεται ο τρόπος με τον οποίο προσαρμόζεται ένα μικρό Ι στο πλάι του Γ, καθώς επίσης και στην περίπτωση του Χ, όπου η μία κεραία καμπυλώνει πάνω από το Ι για καλύτερη προσαρμογή. Παρ' όλες τις χονδρές ψηφίδες και τη στενότητα του χώρου που είχε στη διάθεσή του ο καλλιτέχνης, διαφαίνεται κάποια προσπάθεια διανθισμένης απόδοσης ορισμένων γραμμάτων, όπως του Ε, Θ, Κ, C, Υ, Χ, Ω. Όλα αυτά συνηγορούν σε μια χρονολόγηση της επιγραφής μετά τα τέλη του 8ου αι.[4].

Προτεινόμενες αποκαταστάσεις των δύο επιγραφών



Για ακριβέστερη χρονολόγηση των δύο αυτών επιγραφών θα μπορούσε κανείς να προτείνει το έτος 885 σε συνδυασμό με την τέταρτη ινδικτιώνα και την ύπαρξη επισκόπου Παύλου κοντά σε αυτή τη χρονιά, όπως προκύπτει από τους επισκοπικούς καταλόγους[5]. Εάν πράγματι συνέβαινε έτσι, τότε οφείλαμε να αναζητήσουμε μια χρονολόγηση για την παράσταση της Ανάληψης προς τα τέλη του 9ου αι. ή ακόμη και μέσα στο 10ο αι. Ωστόσο, δε μπορεί να αποκλείσει κανείς την ύπαρξη ενός προγενέστερου επισκόπου με το ίδιο όνομα, μέσα στα χρονικά πλαίσια της δεύτερης εικονομαχικής περιόδου κατά την οποία παρουσιάζεται κενό στον επισκοπικό κατάλογο της Θεσσαλονίκης. Εξάλλου, εύλογο θα ήταν να αναρωτηθεί κανείς για το είδος του διακόσμου που συνόδευαν οι δύο επιγραφές. Αν υπήρχε πράγματι κάποια μετεικονομαχική παράσταση στον τρούλο, τότε δεν συνέτρεχαν ειδικοί λόγοι αντικατάστασής της.



Αφαιρετικό σχέδιο της ένθρονης βρεφοκρατούσας Θεοτόκου στην Αγία Σοφία Κωνσταντινούπολης

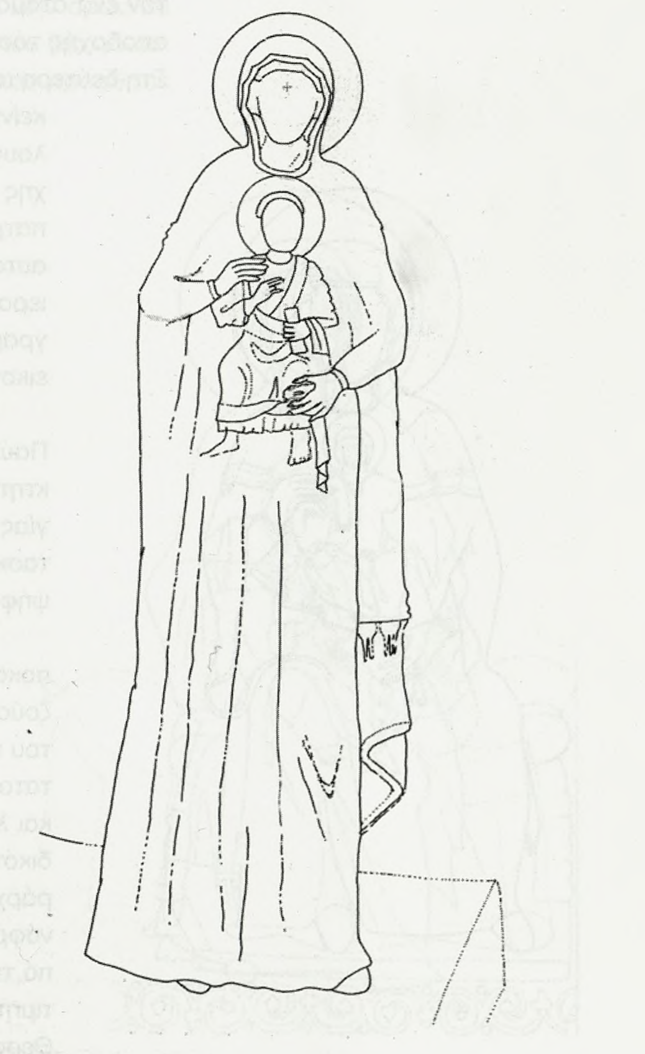
Πιθανότερο φαίνεται να είχε προηγηθεί ένας ανεικονικός διάκοσμος, ο οποίος αντικαταστάθηκε για λόγους καθαρά δογματικούς, όπως συνέβη στην αψίδα του ιερού. Εάν θέλαμε, λοιπόν, να προσδιορίσουμε χρονικά το έτος ολοκλήρωσης της ανεικονικής εκείνης διακόσμησης του τρούλου, θα προτείναμε το 825 ή το 840, δηλαδή τα μοναδικά εκείνα έτη που συνδυάζονται με τέταρτη ινδικτιώνα και συμπίπτουν ταυτόχρονα με την δεύτερη εικονομαχική περίοδο. Από τις δύο συμβατές με την ινδικτιώνα χρονολογίες, εκείνη που μπορεί να στηριχτεί μέσα από τα επιγραφικά δεδομένα είναι η δεύτερη, δηλαδή το 840, όπως θα φανεί στη συνέχεια. Σε ό,τι αφορά την κατασκευή του κελύφους του τρούλου και κατά συνέπεια του συνόλου της δεύτερης φάσης του ναού, θα θεωρούσαμε ως terminus post quem τους σεισμούς που έπληξαν τη Θεσσαλονίκη ανάμεσα στο 813 και 820[6].

Καλύτερα όμως ας εστιάσουμε την προσοχή μας στα όσα συμβαίνουν στο τέλος του τρίτου στίχου της επιγραφής με την ημερομηνία (εικ. 1). Το πρώτο γράμμα του έτους, δηλαδή το S, είναι πολύ μικρότερο από τα άλλα. Υπολείπεται μάλιστα κατά το εν τρίτο. Κατά συνέπεια, και τα επόμενα γράμματα της χρονολογίας που έχουν εκπέσει θα ήταν ανάλογου μεγέθους.

Εκείνο που έχει ιδιαίτερη σημασία και διέλαθε της προσοχής όλων όσων ασχολήθηκαν με το θέμα είναι η παρουσία ενός κολοβού γράμματος στην προέκταση του δεύτερου διάστιχου. Όπως φαίνεται στις λεπτομέρειες των δημοσιευμένων φωτογραφιών διαγράφεται με χονδρές λευκές ψηφίδες, όμοιες με των υπολοίπων γραμμάτων και σαφώς μεγαλύτερες από εκείνες του ανθικού διακόσμου[7] (εικ. 1). Το γράμμα αυτό δε μπορεί να είναι άλλο παρά το μισό αριστερό τμήμα ενός κεφαλαίου Μ. Έτσι, λοιπόν, κερδίζουμε τη δεκάδα του έτους από κτίσεως κόσμου. Κατά συνέπεια, λείπει η εκατοντάδα και η μονάδα, που μπορούν να ταυτιστούν με τα γράμματα Τ και Θ. Όλα μαζί δίνουν το έτος ,STMΘ΄ = 6349, από κτίσεως κόσμου, δηλαδή το 840 μ.Χ.[8]

Η παρουσία του Μ σε κείνη τη θέση προϋποθέτει ένα ακόμη γράμμα δίπλα στο S, όπου θα ταίριαζε πολύ καλά το Τ. Το τέταρτο γράμμα θα μπορούσε να βρίσκεται πάνω από το Μ ή ανάμεσα και κάτω από το S και το Τ, έτσι ώστε με τα τέσσερα γράμματα να σχηματίζεται ισοσκελής σταυρός. Η σταυρόσχημη διάταξη ταιριάζει περισσότερο από εκείνη της υπέρθεσης, καθώς βρίσκεται μέσα στο πνεύμα της εποχής. Θα μπορούσε μάλιστα να είχε χρησιμοποιηθεί από τον ψηφοθέτη ως ένα εικαστικό θέμα, δηλωτικό του τέλους της επιγραφής. Δηλαδή ως ένας σταυρός με τον οποίο θα ολοκληρωνόταν το επιγραφικό σύνολο, όπως κατά κανόνα συμβαίνει στις βυζαντινές επιγραφές[9].

Ένα άλλο δεδομένο που δεν αξιοποιήθηκε επαρκώς είναι η αλληλουχία των δύο επιγραφών. Από τον τρόπο που παρουσιάζονται στις δημοσιεύσεις διαφαίνεται ότι όλοι σχεδόν όσοι ασχολήθηκαν με το θέμα, θεωρούν την επιγραφή με τη χρονολογία ως αρχή ενός συνόλου. Φαίνεται, όμως, ότι συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο. Η φράση «+ *Ἐπὶ Παύλου τοῦ ἁγιωτάτου ἡμῶν ἀρχιεπισκόπου* ...» αποτελούσε την αρχή. Ακολουθούσαν και άλλα τρίστιχα και το κείμενο ολοκληρωνόταν με την ημερομηνία, όπως συμβαίνει, συνήθως, στις κτητορικές επιγραφές[10].



Αφαιρετικό σχέδιο της όρθιας βρεφοκρατούσας Θεοτόκου στο ναό της Κοιμήσεως της Θεοτόκου στη Νίκαια

Το πιθανότερο είναι να υπήρχαν έξι συνολικά ενότητες πάνω από ισάριθμα παράθυρα, σε εναλλαγή[11]. Τα κείμενα που έχουν χαθεί θα περιείχαν πρόσθετες πληροφορίες, κυρίως για πρόσωπα που έπεσαν σε δυσμένεια και ως αιρετικά υπέστησαν ένα είδος damnatio memoriae. Ανάμεσα στα ονόματα που θα αναζητούσαμε για τη συμπλήρωση του επιγραφικού συνόλου, τα πλέον πιθανά είναι του Λέοντα του Μαθηματικού, που έξι μήνες πριν την ολοκλήρωση του ανεικονικού ψηφιδωτού είχε τοποθετηθεί στον επισκοπικό θρόνο της Θεσσαλονίκης. Λογικό θα ήταν να αναζητήσει κανείς και το όνομα του εικονομάχου επισκόπου, στην εποχή του οποίου θα είχε ξεκινήσει το όλο έργο της δεύτερης φάσης. Στις υπόλοιπες θέσεις μπορούσε να γίνεται αναφορά στους εκπροσώπους κράτους και εκκλησίας, που εκείνη την περίοδο ήταν ο πατριάρχης Ιωάννης Γραμματικός και ο εικονομάχος αυτοκράτορας Θεόφιλος[12].

Όμως τι μπορεί να συμβαίνει με το μοναδικό σωζόμενο όνομα της άλλοτε εικονομαχικής επιγραφής; Κάτω από ποιες συνθήκες διασώθηκε το όνομα του πολυσυζητημένου «*Παύλου τοῦ ἁγιωτάτου ἀρχιεπισκόπου* ...»; Ποιος ήταν, λοιπόν, αυτός ο επί-

σκοπος; Ενδεχομένως, θα μπορούσε να ταυτιστεί με τον προκάτοχο του Λέοντα του Μαθηματικού και να συσχετιστεί με τον κτήτορα της δεύτερης φάσης. Πλην όμως δύσκολα θα δικαιολογούσε κανείς τους λόγους για τους οποίους δεν απαλείφτηκε το όνομα ενός εικονομάχου, όπως φαίνεται ότι συνέβη με τους υπόλοιπους. Από την άλλη πλευρά, εάν ήταν ένας εικονόφιλος επίσκοπος, έστω και κρυπτοεικονόφιλος, θα είχε διασωθεί το όνομά του στους επισκοπικούς καταλόγους.

Στην περίπτωση που ο γνωστός Παύλος του δεύτερου μισού του 9ου αι. φρόντισε τα ψηφιδωτά της Ανάληψης, θα ήταν παράλογο να υποθέσουμε ότι ζήτησε να διατηρηθεί το όνομα ενός συνώνυμου επισκόπου μόνο και μόνο για λόγους οικονομίας. Οι επιφάνειες που καταλαμβάνουν τα δύο κείμενα είναι εξαιρετικά μικρές και δεν άξιζε τον κόπο να παραμείνουν δύο επιγραφές μιας άλλης εποχής και μάλιστα κολοβές, εκτός και αν ακτινοβολούσαν κάποιο κύρος από το παρελθόν.

Ο αγιώτατος αρχιεπίσκοπος Παύλος της επιγραφής θα πρέπει να ήταν ένα άτομο σεβαστό, ίσως ένας ντόπιος άγιος ή ένα πρόσωπο κοινής αποδοχής τόσο από τους εικονόφιλους όσο και από τους εικονομάχους. Στη δεύτερη από τις δύο περιπτώσεις θα ταίριαζε πολύ καλά η εξαίρετη εκείνη προσωπικότητα που έζησε τις δραματικές στιγμές του τέλους της πρώτης εικονομαχικής περιόδου. Δηλαδή, ο πατριάρχης Κωνσταντινουπόλεως Παύλος IV, ο οποίος κατέλαβε τον πατριαρχικό θρόνο ένα χρόνο πριν την ανάρρηση του ανήλικου αυτοκράτορα Κωνσταντίνου VI. Πρόκειται για μια ενδιαφέρουσα ιερατική μορφή, το κύρος της οποίας, όπως διαφαίνεται στις γραμματειακές πηγές, προσπάθησαν να οικειοποιηθούν τόσο οι εικονόφιλοι όσο και οι εικονομάχοι[13].



Αφαιρετικό σχέδιο της ένθρονης βρεφοκρατούσας Θεοτόκου στην Αγία Σοφία Θεσσαλονίκης

Εάν πράγματι το ζητούμενο πρόσωπο είναι ο πατριάρχης Παύλος IV, ενδεχομένως να υπήρχε το όνομά του μαζί με των κτητόρων σε μια ιδρυτική επιγραφή στον πρώτο τρούλο της Αγίας Σοφίας, να πέρασε ως πληροφορία με αφορμή την ανακατασκευή του τρούλου και να διατηρήθηκε κατά την τελευταία ψήφωση για λόγους γοήτρου.

Πάντως, ο αγιώτατος αρχιεπίσκοπος Παύλος, έτσι όπως αποκαλείται στην επιγραφή, όποιος και να ήταν, δεν θα πρέπει να ζούσε την εποχή που ολοκληρώθηκε η δεύτερη φάση εργασιών του ναού. Αυτό ενισχύεται και από τη χρήση του επιθέτου αγιώτατος, τίτλος ο οποίος ταιριάζει περισσότερο σε έναν θανόντα και λιγότερο ως αυτοεπίκληση ενός επισκόπου εν ενεργεία, ειδικότερα στην περίπτωση που ο ίδιος ήταν και κτήτορας. Οι ιεράρχες εκείνης της εποχής προβάλλονταν ως εξαιρετικά ταπεινόφρονες, ή τουλάχιστον αυτό επιθυμούσαν να δείξουν μέσα από τις πράξεις τους, ενώ οι τρίτοι τους απέδιδαν αφειδώς τον τιμητικό τίτλο του αγιωτάτου[14]. Τα σχετικά παραδείγματα στη Θεσσαλονίκη μιλούν από μόνα τους. Με τη φράση *«Χριστὲ βωήθη Θεοφίλου / ταπινοῦ ἐπισκόπου +»* επικαλείται ο κτήτορας στην περίπτωση της πρώτης φάσης του ναού της Αγίας Σοφίας[15]. Το ίδιο επίθετο χρησιμοποιείται και στη γνωστή επιγραφή της βασιλικής της Αχειροποιήτου[16]: « + *Ὑπὲρ ε[ὐχῆς Ἀ]νδρέου [τα]πινοῦ...»*. Σε μια τρίτη επιγραφή από τα τείχη της Θεσσαλονίκης γίνεται χρήση του επιθέτου αγιώτατος, πλην όμως δηλώνεται με σαφήνεια ότι εκφωνείται δια στόματος τρίτου: « + *Ἐπὶ τοῦ ἁγιωτ(άτου) / ἀρχιεπισκ(όπου) Εὐσεβε(ίου) ἐγέ(νετο) / ὁρυ(σ)μῶ αὐ[τοῦ +]»*[17].

Ανακεφαλαιώνοντας τα σχετικά με τη χρονολόγηση του ναού της Αγίας Σοφίας, μπορούμε να πούμε τα εξής:

α) Η ίδρυση του ναού ανάγεται στα τέλη της πρώτης εικονομαχίας μαζί με τον ανεικονικό διάκοσμο του ιερού βήματος επί επισκόπου Θεοφίλου και της συμβασιλείας του αυτοκράτορα Κωνσταντίνου VI και της μητέρας του Ειρήνης της Αθηναίας. Προς το παρόν δεν συντρέχει λόγος να θεωρήσουμε το μνημείο πρωιμότερο. Μία μόνον πιθανότητα θα είχε ερείσματα για μία χρονολόγηση του ναού γύρω στα μέσα 8ου αι. Δηλαδή η περίπτωση να αποσυνδεθεί από τον Κωνσταντίνο VI και την Ειρήνη την Αθηναία και να συνδεθεί με ένα άλλο συνώνυμο αυτοκρατορικό ζευγάρι, τον Κωνσταντίνο V και τη σύζυγό του Ειρήνη τη Χαζάρα. Πλην όμως θα πρέπει από κάπου να προκύψει η μακροβιότητα του επισκόπου Θεοφίλου. Θα πρέπει, δηλαδή, να δεχτούμε ότι ο επίσκοπος εκείνος που πρόφθασε να υπογράψει τα μισά μόνον πρακτικά της συνόδου του 787, κατείχε τον επισκοπικό θρόνο της Θεσσαλονίκης για 40 περίπου χρόνια. Κάτι που φαίνεται ελάχιστα πιθανό, πλην όμως δεν μπορεί και να αποκλειστεί.

β) Ο επίσκοπος Παύλος της επιγραφής θα πρέπει να αποσυνδεθεί τόσο από τη συγκεκριμένη κολοβή χρονολογία όσο και από την παράσταση της Ανάληψης. Η καταστροφή του πρώτου τρούλου μπορεί να συσχετιστεί με τους σεισμούς του 813-820. Η δεύτερη φάση μαζί με τα χαμένα ψηφιδωτά του τρούλου, από τα οποία απέμειναν μόνον οι δύο επιγραφές, ολοκληρώθηκε το Νοέμβριο του 840, επί επισκόπου Λέοντος του Μαθηματικού. Ως terminus post quem για την καταστροφή του εικονομαχικού διακόσμου του τρούλου και την εικονογράφηση του ημισφαιρίου με την παράσταση της Ανάληψης θα πρέπει να θεωρείται το έτος 843. Ωστόσο, δεν αποκλείεται το μνημείο να είχε ταλαιπωρηθεί στους σεισμούς του 896 ή του 925 που γνώρισε η περιοχή και να δόθηκε η αφορμή για ανακαινίσεις και σύγχρονες διακοσμήσεις[18]. Επομένως, κανείς δε μπορεί να αποκλείσει μία χρονολόγηση της Ανάληψης μέσα στο πρώτο μισό του 10ου αι.



Αφαιρετικό σχέδιο της ένθρονης βρεφοκρατούσας Θεοτόκου στον Όσιο Λουκά

Ένα άλλο ζήτημα που σχετίζεται με την ιστορία του διακόσμου της Αγίας Σοφίας είναι η χρονολόγηση του ψηφιδωτού με την Πλατυτέρα στο τεταρτοσφαίριο της κόγχης του ιερού (εικ. 6). Ο Στυλιανός Πελεκανίδης είχε υιοθετήσει την άποψη περί ανακατασκευής του πάνω τμήματος της Παναγίας, έπειτα από κάποια τοπική καταστροφή, καταλήγοντας τελικά σε μια χρονολόγηση της επέμβασης στο ψηφιδωτό μέσα στο δεύτερο μισό του 12ου αιώνα[19].

Η άποψη αυτή μπορεί να αναιρεθεί, καθώς έρχεται σε αντίθεση με κάποιες τεχνικές και εικονογραφικές λεπτομέρειες. Τα ίχνη των κεραιών του σταυρού που διακρίνονται στο χρυσό βάθος αποκλείουν την περίπτωση καταστροφής του ψηφιδωτού στο πάνω τμήμα του τεταρτοσφαιρίου. Έτσι λοιπόν, εάν πράγματι το ένα από τα δύο μέρη της καθιστής Παναγίας είναι μεταγενέστερο, ως αρχαιότερο θα πρέπει να θεωρηθεί το πάνω τμήμα και όχι το κάτω.

Συγκρίνοντας τους δύο βασικούς εικονογραφικούς τύπους, της όρθιας και της ένθρονης Θεοτόκου με το Χριστό, έτσι όπως αποδίδεται με φυσιοκρατικό τρόπο σε εξέχοντα βυζαντινά μνημεία, διαπιστώνονται κάποιες αξιοπρόσεκτες διαφορές (εικ. 4, 5, 6)[20]. Στον τύπο της όρθιας Παναγίας, η παλάμη που συγκρατεί το πάνω μέρος του Χριστού βρίσκεται στο ψηλότερο τμήμα του μπράτσου και διαγράφεται σχεδόν οριζόντια. Στον τύπο της καθιστής μορφής, η παλάμη εναποτίθεται στον ώμο του παιδιού με τα δάχτυλα προς τα κάτω ή ελαφρώς διαγώνια. Το δεύτερο που παρατηρεί κανείς είναι ότι στον τύπο της όρθιας μορφής το φωτοστέφανο του Χριστού προσεγγίζει το λαιμό της μητέρας, ενώ στην περίπτωση της ένθρονης Θεοτόκου βρίσκεται αρκετά χαμηλότερα. Μία ακόμη βασική διαφορά είναι ότι στις καθιστές μορφές ο Χριστός παριστάνεται συνήθως μεγαλόσωμος, σε αντίθεση με τις όρθιες στις οποίες το παιδί έχει πολύ πιο μικρές διαστάσεις.

Στην περίπτωση της Αγίας Σοφίας Θεσσαλονίκης, εάν απομονώσουμε το πάνω τμήμα της Παναγίας με το Χριστό διαπιστώνουμε ότι έχει όλα τα χαρακτηριστικά του όρθιου εικονογραφικού τύπου (εικ. 6, 8, 9). Τι μπορεί να συμβαίνει άραγε με αυτή την περίπτωση; Να πρόκειται για σύζευξη δύο εικονογραφικών τύπων, «καλλιτεχνική αδεία», όπως θα λέγαμε, ή μήπως κατά λάθος να χρησιμοποίησε ο καλλιτέχνης ανθίβολα διαφορετικών τύπων, ένα για κάθε μέρος του σώματος; Το τελευταίο θα πρέπει μάλλον να αποκλειστεί, ενώ το πρώτο μπορεί να τεθεί υπό συζήτηση.

Είναι αλήθεια ότι η παρουσία μαρμάρινου κοσμήτη στη γένεση του χαμηλού τεταρτοσφαιρίου δεν άφηνε πολλά περιθώρια για μια όρθια ή και καθιστή μορφή, σε πλήρη ανάπτυξη. Φαίνεται, λοιπόν, ότι ο αρχιτέκτονας που σχεδίασε το ναό δεν είχε κατά νου μια ανάλογη παράσταση, αλλά την ένταξη ενός μεγάλου σταυρού που θα ταίριαζε πολύ καλά με τις αναλογίες του στην κοίλη επιφάνεια του τεταρτοσφαιρίου.

Με τη λήξη της εικονομαχικής περιόδου και σε εύλογο χρονικό διάστημα θα έπρεπε κανονικά να είχε αντικατασταθεί ο σταυρός με μια όρθια ή ένθρονη Θεοτόκο. Φαίνεται, όμως, πως αυτό δε συνέβη στη φάση των εργασιών της Ανάληψης. Οι αισθητικές αντιλήψεις εκείνης της εποχής για κομψές αναλογίες και υψίκορμες μορφές ίσως απέτρεπαν μια τέτοια πρωτοβουλία. Η κοίλη επιφάνεια του τεταρτοσφαιρίου δεν επαρκούσε για την ανάπτυξη μιας παράστασης με ραδινές αναλογίες και τις απαιτούμενες διαστάσεις, έτσι ώστε να μη χάνεται στο χρυσό βάθος.



Αγία Σοφία Θεσσαλονίκης. Γραφική αποκατάσταση (εναλλακτική πρόταση με αφαίρεση της διακοσμητικής ζώνης στο τμήμα κάτω από το υποπόδιο)

Η εποχή κατά την οποία οι αναλογίες των μορφών βρίσκονται πιο κοντά στις ανθρώπινες είναι ο 11ος αιώνας. Η σχέση κεφαλής και σώματος σε ανάλογες μορφές προσεγγίζει το 1:6, ενώ τα φωτοστέφανα είναι εκείνα που κυριαρχούν. Ωστόσο, το ζητούμενο δεν είναι η χρονολόγηση του ψηφιδωτού, για το οποίο έτσι και αλλιώς έχει προταθεί ο 11ος αιώνας με πληρέστερα στοιχεία[21]. Το βασικό θέμα είναι αν υπήρξε πράγματι μια πρώτη φάση του ψηφιδωτού στον τύπο της όρθιας Θεοτόκου και μια επόμενη διασκευή στον τύπο της ένθρονης.

Τα κύρια στοιχεία που συνηγορούν στην άποψη περί δύο φάσεων είναι τα όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω για την εικονογραφική σχέση Χριστού και Παναγίας. Επιπρόσθετα μπορεί κανείς να επικαλεστεί την έλλειψη αρμονίας ανάμεσα στα δύο τμήματα, από τα οποία το κάτω μέρος εμφανίζεται κάπως άτεχνο και ατροφικό. Ο τρόπος με τον οποίο κάθεται η μορφή δεν είναι ο πλέον ταιριαστός. Το υποπόδιο έχει τις ελάχιστες δυνατές διαστάσεις, ενώ ο θρόνος αποδίδεται ως θώκος, χωρίς ερεισίνωτο[22], είναι εξαιρετικά μικρός και βρίσκεται πολύ πιο χαμηλά από όσο θα έπρεπε. Το αναδιπλωμένο στο γόνατο μαφόριο δεν έχει την κομψότητα των πτυχώσεων του πάνω τμήματος, ενώ το δεξί σκέλος εμφανίζεται εξαιρετικά ατροφικό, χωρίς τη συνηθισμένη προοπτική που παρατηρείται σε ανάλογες περιπτώσεις.

Τέλος, ένα ακόμη αξιοπρόσεκτο στοιχείο ενισχύει την άποψη για την εξαρχής παρουσία μιας όρθιας μορφής με κοντές σχετικά αναλογίες. Πρόκειται για το ίχνος εκείνο που διακρίνεται στο χρυσό βάθος, αριστερά της Παναγίας, το οποίο θα μπορούσε να ερμηνευτεί ως περίγραμμα ενός αναπτυγμένου μαφορίου, που απαλείφθηκε για τις ανάγκες της μετατροπής. Ανάλογο ίχνος, αλλά μικρότερης έκτασης, παρατηρείται και στην άλλη πλευρά της ένθρονης Θεοτόκου[23]. Όλα αυτά δεν μπορεί να είναι τυχαία και φαίνεται απίθανο να σχετίζονται με τις συντηρήσεις που έγιναν στο παρελθόν.

Θεωρώντας, λοιπόν, το πάνω μέρος της παράστασης ως αρχικό τμήμα μιας όρθιας Θεοτόκου μπορούμε να εκτιμήσουμε καλύτερα την καλλιτεχνική αξία του έργου (εικ. 8, 9)[24]. Τα αυστηρά χαρακτηριστικά του προσώπου της Παναγίας, το κράτημα του ώμου του Χριστού όχι με το δεξί αλλά με το αριστερό της χέρι και ειδικότερα το αναπτυγμένο μαφόριο προς την ίδια πλευρά θα μπορούσαν να αποδοθούν στον εργαστηριακό κύκλο της Θεσσαλονίκης. Η αντικατάσταση του σταυρού με την παράσταση της όρθιας Θεοτόκου θα ταίριαζε πολύ καλά στο πρώτο μισό του 11ου αιώνα, με βάση τις αναλογίες του σώματος, καθώς θα μπορούσε να συνδεθεί με τις ψηφιδωτές παραστάσεις της Θεοτόκου στην Αγία Σοφία του Κιέβου και στη Νέα Μονή της Χίου[25], μολονότι οι δύο τελευταίες ανήκουν σε διαφορετικό εικονογραφικό τύπο (εικ. 10).



Αγία Σοφία Θεσσαλονίκης. Γραφική αποκατάσταση (εναλλακτική πρόταση στην περίπτωση που το μεσαίο τμήμα της διακοσμητικής ζώνης είναι το αρχικό)

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

* Το κείμενο αυτό δημοσιεύεται όπως ανακοινώθηκε στο Ι΄ Επιστημονικό Συμπόσιο του Δήμου Θεσσαλονίκης, *Χριστιανική Θεσσαλονίκη - Ιστορία, Λατρεία και Τέχνη του Ιερού Ναού της του Θεού Σοφίας*, Ιερά Μονή Βλατάδων, 10-12 Οκτωβρίου 1996.

1. Κ. Θεοχαρίδου, *Η αρχιτεκτονική του ναού της Αγίας Σοφίας στην Θεσσαλονίκη*, Αθήνα 1994, όπου και η σχετική με το μνημείο προγενέστερη βιβλιογραφία.

2. Κ. Θεοχαρίδου, «Τα ψηφιδωτά του τρούλλου στην Αγία Σοφία Θεσσαλονίκης», *ΑΔ* 31, 1976, 265-273. Χ. Μπακιρτζής, «Νεώτερες παρατηρήσεις στην κτητορική επιγραφή του τρούλλου της Αγίας Σοφίας Θεσσαλονίκης», *Βυζαντινά* 11, 1982, 167-180.

3. R. Cormack, «The Apse Mosaics of St Sophia at Thessaloniki», *ΔΧΑΕ* Ι, 1981, 111-135.

4. Γενικά μπορεί να πει κανείς ότι τα γράμματα των δύο επιγραφών παρουσιάζουν μεγαλύτερη συγγένεια με εκείνα που συνοδεύουν την παράσταση της Ανάληψης καθώς και με τα γράμματα της μαρμάρινης επιγραφής από τα τείχη της Θεσσαλονίκης, που χρονολογείται το 904 μ.Χ. (J. - M. Spieser, «Les inscriptions de Thessalonique», *Travaux et Mémoires* 5 (1975), 162-163, πίν. ΙΙΙ, εικ. 5-6.

5. Σχετικά με το θέμα αυτό βλ. Spieser, *ό.π.*, 160-161.

6. Α. Παπαδόπουλος-Κεραμεύς, *Varia graeca sacra. Sbornik grečeskich neizdannych bogoslovskich tekstov IV-XV vekov*, Πετρούπολη 1909 (ανατ. Λειψία 1975). Για τους σεισμούς που έγιναν στη Θεσσαλονίκη βλ. Θεοχαρίδου, (1994), 30-31.

7. Μπακιρτζής, *ό.π.*, 171, σχ. 4, φωτ. 6. Συγκρίνοντας το σχέδιο με τη φωτογραφία παρατηρεί κανείς ότι η ενδιάμεση κεραία του Μ αποδίδεται στο σχέδιο, λανθασμένα, με μαύρες ψηφίδες, ενώ η γραμμή διάκρισης ανάμεσα στην επιγραφή και τον ανθικό διάκοσμο αφήνει το κολοβό Μ προς τα δεξιά. Αντιθέτως, στο σχετικό άρθρο της Θεοχαρίδου, *ΑΔ* 31, 1976, πίν. 62α, η διαχωριστική γραμμή αφήνει την κάθετη κεραία του ίδιου γράμματος προς την αριστερή πλευρά και την ενδιάμεση προς την πλευρά του ανθικού διακόσμου. Επομένως, το συγκεκριμένο επιγραφικό στοιχείο δεν φαίνεται να προβλημάτισε ιδιαίτερα τους δύο ερευνητές που είχαν το προνόμιο να δουν τα ψηφιδωτά από κοντά και να δώσουν πολύτιμες κατά τα άλλα τεχνικές πληροφορίες, λεπτομερείς φωτογραφίες και σχέδια των επιγραφών. Τα απόγραφα που επιμελήθηκε ο Α. Κουντούρας και δημοσιεύονται στο σχετικό άρθρο του Χ. Μπακιρτζή δίνονται στην παρούσα μελέτη ανασχεδιασμένα με τις απαραίτητες διορθώσεις και τις προτεινόμενες αποκαταστάσεις.

Από τη θέση αυτή ευχαριστώ θερμά τη συνάδελφο Γ. Ατζακά για την παραχώρηση μιας έγχρωμης διαφάνειας, η οποία δημοσιεύεται εδώ ασπρόμαυρη, όπου φαίνεται, ακόμη πιο καθαρά, ότι το κολοβό Μ ανήκει στην επιγραφή και όχι στον παράπλευρο ανθικό διάκοσμο.

8. Οι άλλες πλησιέστερες χρονολογίες που θα ταίριαζαν με την τέταρτη ινδικτιώνα και την δεκάδα Μ είναι το έτος 735 (SCMΔ=6244) και το έτος 1035 (SΦΜΔ=6544). Η πρώτη έρχεται σε αντίθεση με τον τύπο των γραμμάτων της επιγραφής, ενώ η δεύτερη αποκλείεται με βάση τα μεταγενέστερα ψηφιδωτά της Ανάληψης.

9. Η απόδοση καταληκτικού σταυρού με γράμματα είναι εξαιρετικά σπάνια, αλλά γνωστή από επιγραφή της περιοχής Αττικής (Ν. Μουτσόπολος, *Συμβολή στη μορφολογία της ελληνικής γραφής, λεύκωμα βυζαντινών και μεταβυζαντινών επιγραφών*, Θεσσαλονίκη 1977, 24, αρ. 57). Στην ίδια επιγραφή η δεκάδα και η μονάδα της χρονολογίας αναπτύσσονται στηληδόν κάτω από την χιλιάδα και την εκατοντάδα. Κάτι ανάλογο, αλλά σε υπέρθεση, είναι πιθανό να συνέβαινε και στην επιγραφή του τρούλου της Αγίας Σοφίας Θεσσαλονίκης. Στην περίπτωση, όμως, αυτή θα πρέπει να υπήρχε στο τέλος του κειμένου ένας κανονικός σταυρός.

10. Η περίπτωση κατά την οποία η χρονολογία προηγείται του κειμένου είναι σπάνια σε βυζαντινές επιγραφές αλλά υπαρκτή, όπως για παράδειγμα συμβαίνει στην Επισκοπή της Σκύρου (Μουτσόπουλος, *ό.π.*, 6, αρ. 17).

11. Για την πιθανότητα ύπαρξης επιγραφικού συνόλου κάνει λόγο ο Χ. Μπακιρτζής, *ό.π.*, 179 (επίμετρο). Για την πρώτη ενότητα προτείνουμε την εξής μεταγραφή: *[+ Πρῶτον ἐ]πὶ Παύλου τοῦ ἁγιωτάτου / ἡμῶν ἀρχιεπισκόπου ἐγένε/το σὺν Θεῷ τὸ ἔργον τοῦτο.*

12. Η αναφορά σε εκπροσώπους κράτους και εκκλησίας είναι γνωστή στη Θεσσαλονίκη από την επιγραφή των τειχών του έτους 904 (Spieser, *ό.π.*).

13. Θεοφ. Χρον. 457.14 κ.ε.

14. Η χρήση του επιθέτου αγιώτατος απαντά σε βυζαντινές επιγραφές, πλην όμως θα πρέπει να εξετάζεται, σε κάθε περίπτωση, εάν αναφέρεται σε πρόσωπα ζώντα ή εάν οι σχετικές εκφράσεις εκφωνούνται δια στόματος τρίτων.

15. Spieser, *ό.π.*, 159, αρ. 9.

16. Η ταύτιση του δωρητή της επιγραφής της Αχειροποιήτου δεν βρίσκει σύμφωνους τους ερευνητές. Σχετικά βλ. Ευτ. Κουρκουτίδου-Νικολαΐδου, *Αχειροποίητος*, Θεσσαλονίκη 1989, 11-12. Βλ. επίσης R.S. Cormack, *BSA* 64, 1969, 51, J.-P. Sodini, *BCH* 100, 1976, 510, Ch. Bakirtzis, «Sur le donateur et la date des mosaiques d΄ Acheiropoiétos à Thessalonique», *Atti del IX Congresso internazionale di archeologia cristiana*, II, Rome 1978, 37-44 και D. Feissel - J. M. Spieser, «Les inscriptions de Thessalonique (Suplément)», *Travaux et Mémoires 7*, 1979, 312, αρ. 6.

17. Spieser, *ό.π.*, 154, αρ. 5.

18. Θεοχαρίδου, *ό.π.* (σημ.1), 30.

19. Στ. Πελεκανίδης, «Bemerkungen zu den Altarmosaiken der Hagia Sophia zu Thessaloniki und die Frage der Datierung der Platytera», *Μελέτες Παλαιοχριστιανικής και Βυζαντινής Αρχαιολογίας*, Θεσσαλονίκη, 1977, 97-107 (*Βυζαντινά* 5, 1973, 31-40).

20. Τα πλέον χαρακτηριστικά και σε όλους γνωστά παραδείγματα είναι η περίπτωση της όρθιας Παναγίας στο ναό της Κοιμήσεως της Θεοτόκου στη Νίκαια και της ένθρονης στην αψίδα της Αγίας Σοφίας στην Κωνσταντινούπολη, όπου τα εικονογραφικά χαρακτηριστικά των δύο τύπων είναι σαφή.

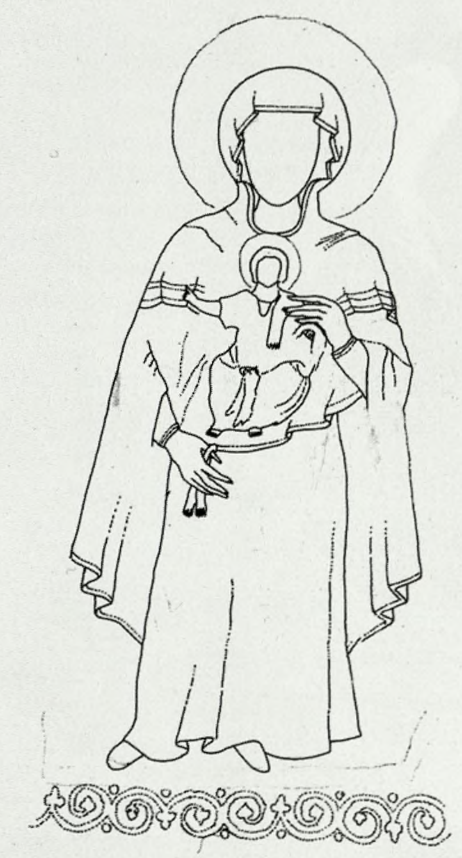
21. Cormack, *ό.π.*, 111-135, όπου ο συγγραφέας θεωρεί ενιαία την εκτέλεση της παράστασης.

22. Για τον τύπο της καθιστής Παναγίας σε θώκο βλ. G. Galavaris, «The Representation on the Virgin and Child on a "Thokos" on Seals of the Constantinopolitan Patriarchs», *ΔΧΑΕ*, περ. Δ, ΙΙ, 1960-61, 1962, 165 κ.ε.

23. Πελεκανίδης, *ό.π.*, εικ. 1.

24. Οι εργασίες καθαρισμού που γίνονται στα ψηφιδωτά του ιερού (θέρος 1997) ίσως λύσουν το θέμα που σχετίζεται με τις φάσεις της Πλατυτέρας και ενδεχομένως θα ενισχυθεί μία από τις δύο προτεινόμενες γραφικές αποκαταστάσεις οι οποίες διαφέρουν μόνον ως προς τη θέση έδρασης της όρθιας μορφής.

25. Ντ. Μουρίκη, *Τα ψηφιδωτά της Νέας Μονής Χίου*, Αθήνα 1985, 44-45, πίν. 294.



Αφαιρετικό σχέδιο Θεοτόκου δεομένης (Αγία Σοφία Κιέβου)



Όταν το τραίνο περνούσε μέσα από την πόλη



Μελέτες του
Δ. Ι. Παπαδημητρίου

Το τραίνο της Μίκρας στα χρόνια του Μεγάλου Πόλεμου (1915-1918)

Ο Πρώτος Παγκόσμιος πόλεμος βρήκε την Ελλάδα να διχάζεται ανάμεσα στην ουδετερότητα και την επιθυμία για συμμετοχή. Μετά, όμως, την αποτυχία των δυνάμεων της Entente στα Δαρδανέλια, ισχυρές δυνάμεις της τελευταίας αποβιβάστηκαν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, μόλις τρία χρόνια από τότε που ο ελληνικός στρατός απελευθέρωσε την Μακεδονία και την πολύπαθη πρωτεύουσά της από το οθωμανικό ζυγό. Η αποβίβαση της εμπροσθοφυλακής της Entente πραγματοποιήθηκε την 18η Σεπτεμβρίου/1η Οκτωβρίου 1915. Η πραγματική, όμως, αποβίβαση άρχισε στις 5 Οκτωβρίου, οπότε αποβιβάστηκαν στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης δύο πλήρεις μεραρχίες με το υλικό τους, προκειμένου να σπεύσουν προς βοήθεια του σερβικού στρατού και να εξασφαλίσουν τη σιδηροδρομική επικοινωνία με το λιμάνι ανεφοδιασμού του, τη Θεσσαλονίκη.

Τα διαθέσιμα κτίρια και εγκαταστάσεις της πόλης είχαν επιταχθεί από τον ελληνικό στρατό λόγω της συνεχιζόμενης επιστράτευσης. Προέκυψαν, έτσι, σημαντικές δυσκολίες καταυλισμού του συμμαχικού στρατού της Entente, που αναγκάστηκε να στρατοπεδεύσει στις ελεύθερες, λασπωμένες εκτάσεις στις παρυφές της πόλης, κάτω από ακατάπαυστη βροχή[1]. Η Θεσσαλονίκη, η «πόλη-στρατόπεδο», θα καταστεί κύρια βάση και σταθμός 200.000 στρατιωτών. Ως κέντρο ανεφοδιασμού του Μακεδονικού Μετώπου (1915-1918), οι λειτουργίες της διογκώνονται για την παροχή υπηρεσιών προς το στρατό και ο ρόλος της καθίσταται σοβαρότατος. Ο χώρος της αναπτύσσεται εντυπωσιακά προς τα δυτικά στο εκτεταμένο άνοιγμα που διαμορφώνουν οι οδικοί άξονες Λεμπέτ (σημερινή οδός Λαγκαδά) και Μοναστηρίου, αλλά και προς στα ανατολικά. Η ελεύθερη περιοχή της ανατολικής Θεσσαλονίκης, μέχρι και πέρα από τις εκβολές της περιφερειακής τάφρου στην περιοχή του συνοικισμού Φοίνικα, επιλέχθηκε ως χώρος εγκατάστασης στρατιωτικών υπηρεσιών, με το όνομα «Βάση της Μίκρας», με στρατόπεδα, αποθήκες υλικού πάσης φύσεως, αεροδρόμια, συνεργεία επισκευής, υπηρεσίες συγκέντρωσης τοπικών πόρων, αρτοποιεία, όπου δημιουργήθηκαν και μεγάλες υγειονομικές εγκαταστάσεις.

Η οχυρωμένη ευρύτερη περιοχή των στρατευμάτων της Entente καλυπτόταν με δύο αλλεπάλληλες αμυντικές γραμμές, την εσωτερική και τη εξωτερική. Η εσωτερική άρχιζε από τον ποταμό Αξιό και κατέληγε στη λίμνη του Λαγκαδά και η εξωτερική από τον κόλπο του Ορφανού, περνούσε από τη λίμνη Δοϊράνη και κατέληγε ΝΔ της Νάουσας. Και ενώ η ποσότητα των απαιτουμένων εφοδίων και υλικών μεγάλωνε καθώς πλησίαζε κανείς στην αμυντική γραμμή, τα προβλήματα ανεφοδιασμού πολλαπλασιάζονταν, καθώς οι ακατάλληλοι δρόμοι δεν μπορούσαν να εξασφαλίσουν την κυκλοφορία στρατιωτικών οχημάτων εφοδιασμένων με συμπαγή ελαστικά, τα οποία γρήγορα μετέτρεπαν το οδόστρωμα σε αυλακωτά μονοπάτια. Το στρατόπεδο αυτό (1915-1918) υπήρξε η ισχυρότερη βάση εκστρατείας που δημιουργήθηκε μέχρι σήμερα στα Βαλκάνια.

Από την άνοιξη του 1916 ο στρατός της Entente άρχισε να βγαίνει από την οχυρωμένη τοποθεσία του και να καταλαμβάνει θέσεις απέναντι στους αντιπάλους του. Τον Ιούλιο του ίδιου χρόνου δημιουργήθηκε το μέτωπο του Στρυμόνα, οπότε άρχισε και η κατασκευή εκτεταμένων έργων υποδομής για την εξυπηρέτηση των συμμαχικών στρατευμάτων.

Μαρτυρίες σχετικές με την κατασκευή των έργων υποδομής παραθέτει με επιτυχή τρόπο ο Harry Collinson Owen[2] στο βιβλίο του *Salonica and After* (Η Σαλονίκη και τα μετέπειτα) στο κεφάλαιο XIV, σσ. 174-188:

«... *Ό,τι έγινε στο δρόμο των Σερρών*[3] *πραγματοποιήθηκε σε διαφορετικό βαθμό για το σύνολο μιας μεγάλης περιοχής που κάλυψαν οι εργασίες μας. Στην εγγύτατη περιφέρεια της Θεσσαλονίκης έπρεπε να κατασκευαστούν άλλοι βασικοί δρόμοι και ειδικά αυτοί που θα εξυπηρετούσαν τις περιοχές των γενικών νοσοκομείων της Καλαμαριάς*[4] *και του Χορτιάτη*[5].

Ανακατασκευάσαμε το βασικό δρόμο από το Naresh (Νέα Φιλαδέλφεια) που οδηγεί στο Γιάνες (Μεταλλικό), το αρχηγείο του στρατού για το μέτωπο της Δοϊράνης, και το μεγαλύτερο έργο που αναλάβαμε, δηλαδή το πέρασμα από το Μπράλο στην Ιτέα[6]*, αναφέρεται σε επόμενο κεφάλαιο. Ο αριθμός των οδών δευτερεύουσας και τριτεύουσας σημασίας, που έπρεπε να κατασκευαστούν, ήταν πολύ μεγάλος. Δεν υπήρχε κανένας δρόμος όταν φτάσαμε εκεί. Όταν είχαμε τελειώσει την κατασκευή, δρόμοι συνέδεσαν ολόκληρη τη χώρα*[7]*. Από τον πρώτο έως τον τελευταίο, κατασκευάσαμε και επιδιορθώσαμε 430 χιλιόμετρα (270 μίλια) μεταλλικών δρόμων (Σ.τ.Μ.: προφανώς εννοεί σιδηροδρομικές γραμμές) και κατασκευάσαμε 280 χιλιόμετρα*

Η παραλιακή λεωφόρος με τις γραμμές του τροχιόδρομου και σιδηρόδρομου στα 1917, σε μια συνύπαρξη ισχυρού νότιου άνεμου και συννεφιασμένου ουρανού, στο ύψος του κινηματογράφου «Cinema Palace» που φαίνεται στο άκρο δεξιό της φωτογραφίας. Ο κινηματογράφος αυτός, ο παλαιότερος της Θεσσαλονίκης, άλλαξε μορφή αρκετές φορές, αλλά κράτησε μέχρι σήμερα το όνομά του



(175 μίλια) δευτερευόντων δρόμων και γραμμών σε συνδυασμό με συνοδευτικά έργα που αφορούσαν στη δημιουργία τάφρων και αποχετευτικών συστημάτων (...). Σε τρία χρόνια μεταμορφώσαμε τη Μακεδονία και, όταν έφτασε η ώρα της τελικής επίθεσης, δεν υπήρχε πρόβλημα έλλειψης επικοινωνιών για την υποστήριξη των διαφόρων στρατευμάτων. Εκτός από την κατασκευή δρόμων, αναλάβαμε και μεγάλο μέρος της κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών, κυρίως ελαφρών γραμμών τύπου decauville καθώς και επικοινωνία με τον Σταυρό (Χαλκιδικής). Ως αποτέλεσμα, η δεξιά πλευρά των στρατευμάτων μας βελτιώθηκε σημαντικά από τη γραμμή decauville, η οποία είχε κατασκευαστεί κατά μήκος της κοιλάδας Langaza[8] (του Λαγκαδά). Έως το 1917 χρησιμοποιούνταν πάντοτε η θαλάσσια γραμμή προς τον Σταυρό...

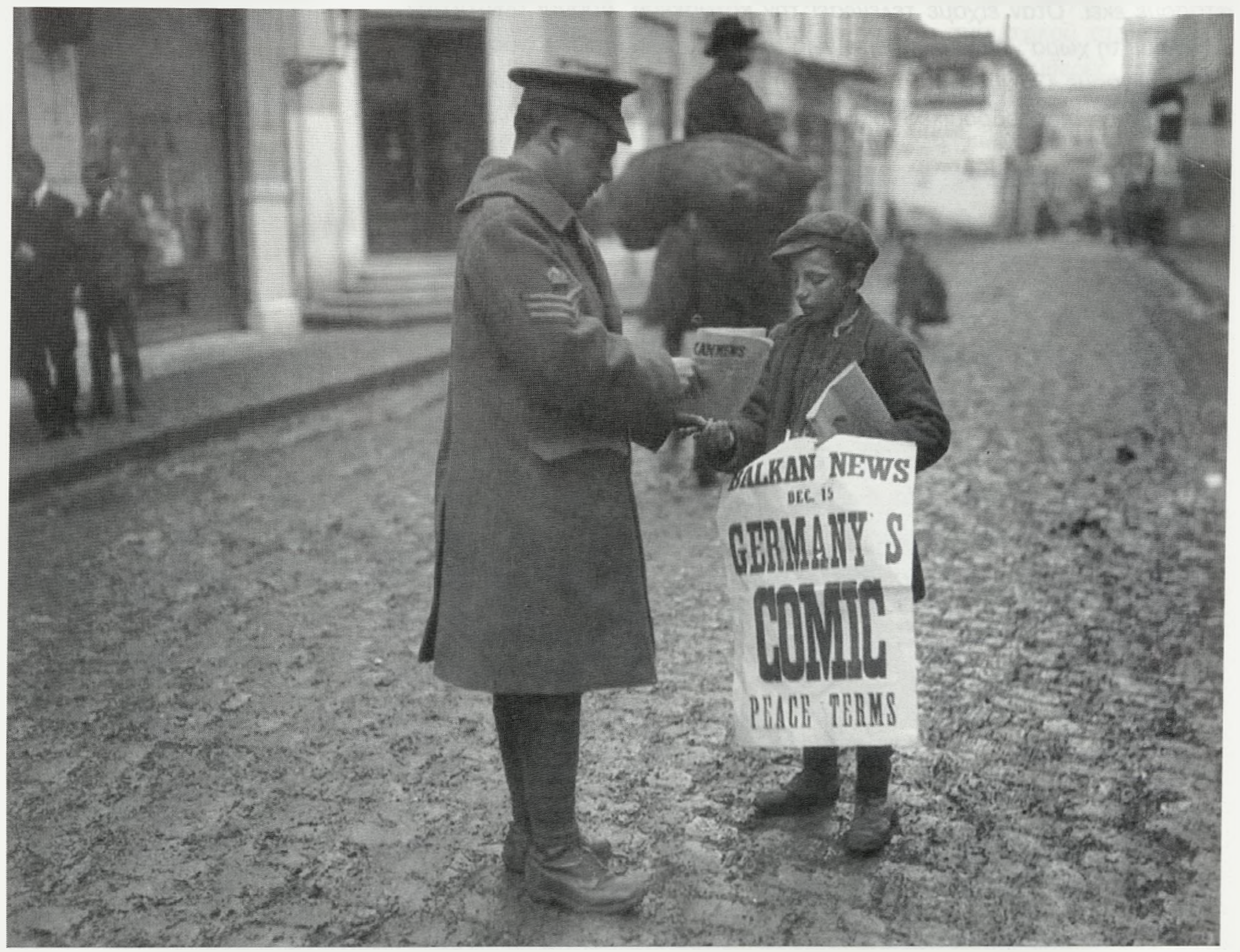
Αυτά είναι μόνο μερικά από όσα έκαναν οι Βρετανοί προκειμένου να πολεμήσουν το μεγάλο εχθρό, τη λάσπη...».

Σε άλλο σημείο του βιβλίου του, ο Harry Collinson Owen αναφέρει σχετικά με τη μεταφορά από το μέτωπο του Στρυμόνα των βρετανών στρατιωτών που είχαν προσβληθεί από ελονοσία. Οι Βρετανοί κατείχαν σχεδόν αποκλειστικά τον τομέα του μετώπου κατά μήκος του ποταμού, όπου έβριθαν τα νοσογόνα κουνούπια της ελώδους κοιλάδας:

«..... Στη Θεσσαλονίκη πολύ συνηθισμένο θέαμα τις απογευματινές ώρες ήταν ένα μακρύ κομβόι από δεκάδες νοσοκομειακά αυτοκίνητα στη σειρά, κάθε ένα από αυτά με τέσσερις ή περισσότερους ασθενείς, να περνούν κατά μήκος του κεντρικού δρόμου και να οδεύουν προς τα μεγάλα γενικά νοσοκομεία που βρίσκονταν όλα μαζί στην Καλαμαριά.

Καθώς κινούνταν κατά μήκος των θορυβωδών δρόμων, βλέπαμε πίσω από κάθε νοσοκομειακό τα πόδια τεσσάρων πλαγιασμένων ανδρών.

Βλέποντας να περνούν αυτά τα κομβόι κάθε ημέρα αδιαλείπτως, αντιλαμβανόμασταν τη θλιβερή κατάσταση των καταστροφών που προκαλούσε στο στρατό το τσίμπημα ενός μικροσκοπικού πλάσματος με παρδαλά φτερά, γνωστού ως ανωφελές κουνούπι. Εκείνο το καλοκαίρι είχαμε στη διάθεσή μας 11.500 κρεβάτια σε νοσοκομεία της Θεσσαλονίκης. Αλλά οι εισαγωγές στο νοσοκομείο μόνο λόγω ελονοσίας ήταν σχεδόν τριάντα χιλιάδες. Τριάντα χιλιάδες!! Και το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών των περιστατικών αφορούσαν στρατιώτες της πρώτης γραμμής».



Στη φωτογραφία εφημεριδοπώλης πουλάει την Balkan News στην οδό Τσιμισκή (Δεκέμβριος 1918). Βασικό στοιχείο κυκλοφορίας των εφημερίδων της εποχής 1915-1918 στη Θεσσαλονίκη ήταν οι εφημεριδοπώλες, που συχνά ήταν παιδιά. Φωτ: Capt. T.E. Grant

Στο μεταξύ, η εισβολή των Βουλγάρων στην Ανατολική Μακεδονία (5 Αυγούστου 1916) επιτάχυνε την εκδήλωση του κινήματος της Εθνικής Άμυνας στη Θεσσαλονίκη και τον τερματισμό της ελληνικής ουδετερότητας.

Οι υπό τον έλεγχο ξένων εταιρειών σιδηρόδρομοι της Μακεδονίας που εξυπηρετούσαν την πόλη με κυκλοφορία αμαξοστοιχιών προς (και από) τις τρεις διευθύνσεις, Μοναστηρίου, Σκοπίων και Κωνσταντινουπόλεως, από την πρώτη στιγμή θεωρήθηκαν βασικό όργανο για την εξυπηρέτηση των στρατιωτικών επιχειρήσεων και πρόσφεραν μεγάλες υπηρεσίες στις δυνάμεις της Entente. Τη διοίκηση και εκμετάλλευση των γραμμών αυτών, ύστερα από συνεννόηση και συμφωνία με τους Συμμάχους της Entente, ανέλαβε για ίδιον λογαριασμό το ελληνικό κράτος, το οποίο προέβη στην επίταξή τους. Γρήγορα, όμως, η εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων θα περιέλθει στα συμμαχικά στρατεύματα με την εγκατάσταση στρατιωτικής διοίκησης (Ιούνιος 1916), υπό την οποία θα εξακολουθήσουν να διοικούνται και μετά τη λήξη του πολέμου[9].

Οι σιδηροδρομικές γραμμές Σκοπίων (Chemins de fer Orientaux ή Ανατολικοί Σιδηρόδρομοι) και Κωνσταντινουπόλεως (Jonction Salonique-Constantinople ή Ενωτικός Θεσσαλονίκης Κωνσταντινουπόλεως) εξυπηρετούσαν, αντίστοιχα, τα βρετανικά στρατεύματα που αναπτύχθηκαν στο μέτωπο Αξιού- Δοϊράνης με κύριους σταθμούς το Μεταλλικό και το Πολύκαστρο. Η γραμμή Μοναστηρίου εξυπηρετούσε στο αριστερό μέτωπο όλους τους ανεφοδιασμούς των σέρβικων στρατιών του ιταλικού εκστρατευτικού σώματος και της γαλλικής στρατιάς της Ανατολής.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης παρείχε επαρκή μέσα για την αποβίβαση εκστρατευτικού σώματος περιορισμένης δύναμης, ενώ οι σιδηρόδρομοι μόλις και ικανοποιούσαν τις ανάγκες που δημιουργήθηκαν, όχι τόσο γιατί είχαν απλές γραμμές, όσον κυρίως διότι διέθεταν ελάχιστο τροχαίο υλικό[10]. Τα εφόδια που παραλαμβάνονταν από τις συμμαχικές χώρες έπρεπε να μεταφέρονται στην περιφέρεια της οχύρωσης με φορτηγά αυτοκίνητα. Όμως, τα φορτηγά προκαλούσαν καταστροφές στους δρόμους με τα συμπαγή ελαστικά τους, ενώ ήταν αναποτελεσματικά έξω από αυτούς. Τα άλογα και το ανθρώπινο δυναμικό δεν ήταν ικανά να μεταφέρουν τις απαιτούμενες ποσότητες εφοδίων και ιδίως πυρομαχικών. Οι αδυναμίες αυτές αντιμετωπίσθηκαν με την κατασκευή δρόμων, τη συντήρηση των υφιστα-

μένων και την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου με στρώση νέων γραμμών προς τις βάσεις και τα κέντρα εφοδιασμού που δημιουργήθηκαν δυτικά: στο Dudular (Διαβατά), στο δρόμο των Σερρών, στο Lembet (Λεμπέτ) και την Guvense (Άσσηρο) στο 26ο χιλιόμετρο του ίδιου δρόμου.

Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΜΙΚΡΑΣ

Η δημιουργία βοηθητικής βάσης στην περιοχή της Μίκρας, στα νοτιοδυτικά περίχωρα της Θεσσαλονίκης, και η σύνδεσή της με το δίκτυο των μακεδονικών σιδηροδρόμων με κατασκευή γραμμής κανονικού πλάτους υπήρξε σημαντική βελτίωση στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που δημιουργήθηκαν από την αξιόλογη αύξηση των δυνάμεων της Entente, που ξεπέρασε αριθμητικά τον πληθυσμό της πόλης.

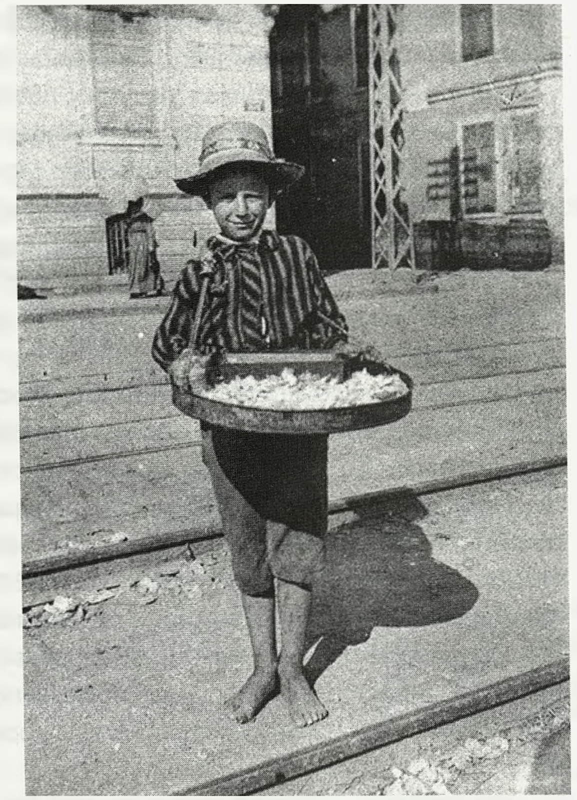
Στο σημείο αυτό η Διεύθυνση Ιστορίας Στρατού (ΔΙΣ) αναφέρει[11]:

«Η βραδύτης εις την αποστολήν υλικών ωφείλετο ιδία εις το ότι τα συμμαχικά στρατεύματα, παρά την αξιόλογον αύξησιν της δυνάμεως των, εξηκολούθουν να χρησιμοποιούν, ως μοναδικήν βάσιν, την Θεσσαλονίκην δι ης ελαμβάνοντο ενισχύσεις και ανεφωδιάζοντο και διότι δεν υπήρχεν ασφάλεια εις την Μεσόγειον λόγω της εντατικής δράσεως των γερμανικών υποβρυχίων. Η μόνη σχετική βελτίωσις ήτο η δημιουργία βοηθητικής βάσεως εν Μίκρα[12] και σύνδεσις αυτής μετά της πόλεως δια της κατασκευής γραμμής κανονικού πλάτους. Η μεγάλη και μοναδική αυτή βάσις συνεδέετο ικανοποιητικώς μετά του δεξιού και του κέντρου του συμμαχικού μετώπου διά δύο σιδηροδρομικών γραμμών[13] και μιας καλής οδού[14], εξασφαλιζουσών τον εύκολον και απρόσκοπτον ανεφοδιασμόν τούτων. Τούτο όμως δεν συνέβαινε και δια το αριστερόν του μετώπου και την περιοχήν Μογλενίτσης, Β. Βοδενών (Εδέσσης). Πράγματι, όλοι οι ανεφοδιασμοί των σερβικών στρατιών, του ιταλικού εκστρατευτικού σώματος και της γαλλικής στρατιάς της Ανατολής εξυπηρετούντο υπό μιας και μόνης σιδηροδρομικής γραμμής, συνδεούσης την Θεσσαλονίκη με το Μοναστήριον...».

Επίσης και η *Ιστορία του Σώματος του Βασιλικού Μηχανικού* σημειώνει σχετικά με την οργάνωση τόσο των μεταφορικών λειτουργιών, όσο και των υγειονομικών εγκαταστάσεων της ανατολικής Θεσσαλονίκης, στο κεφάλαιο «Salonika Base»[15]:

«...Η σιδηροδρομική γραμμή[16] επεκτάθηκε επίσης νότια διαμέσου της πόλης έως την περιοχή Μίκρα, όπου μια τοποθεσία με υγιεινό κλίμα σε υψόμετρο χρησιμοποιούνταν ως χώρος στέγασης ενός νοσοκομείου.

Με το πέρασμα του χρόνου, κατέληξαν να υπάρχουν είκοσι πέντε γενικά νοσοκομεία (τέσσερα εκ των οποίων στεγασμένα)[17] και κάθε ένα από αυτά είχε περίπου 2.200 κρεβάτια, ενώ στο L του C υπήρχαν επτά μόνιμα νοσοκομεία, κάθε ένα με 600 κρεβάτια. Υπήρχαν, επίσης, ένδεκα αναρρωτήρια. Όλα αυτά συνεπάγονταν την πρόβλεψη δημιουργίας δρόμων, συστημάτων ύδρευσης και μικρών στεγασμένων χώρων, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ως θάλαμοι, χειρουργεία, κουζίνες, αίθουσες προσφοράς συσσιτίου, χώροι για το προσωπικό, αποχωρητήρια, αποθήκες και άλλοι βοηθητικοί χώροι. Αυτοί οι χώροι φωτίζονταν σε όλη την έκτασή τους με ηλεκτρικούς λαμπτήρες[18]. Στέγαση σε μικρούς χώρους παρέχονταν σε νοσοκομεία που λειτουργούσαν σε αντίσκηνα για την εξυπηρέτηση κάθε ανάγκης πλην της κάλυψης των αναγκών των θαλάμων και των χώρων προσωπικού. Σε



Μικρός πλανόδιος πωλητής πάνω στη σιδηροδρομική γραμμή προς Μίκρα, στο ύψος της παραλίας

στρατιωτικές περιοχές υπήρχαν σταθμοί καταγραφής απωλειών και ασθενοφόρα, αλλά καθώς οι συνθήκες παρέμεναν σχεδόν οι ίδιες για τρία σχεδόν χρόνια, οι σταθμοί αυτοί σταδιακά απέκτησαν ημι-μόνιμο χαρακτήρα, που συνεπάγονταν όμως σημαντικό όγκο δουλειάς. Κάποια από τα γενικά νοσοκομεία μετακόμιζαν σε λόφους κάθε καλοκαίρι, δράση που κρίθηκε αναγκαία λόγω ελονοσίας που θέριζε τη χώρα, αλλά ήταν επίσης και μια ενέργεια που αύξησε σημαντικά το φόρτο εργασίας των σκαπανέων του στρατού. Οι αποθήκες στρατιωτικού υλικού στεγάζονταν αρχικά σε αντίσκηνα, αλλά με την πάροδο του χρόνου αυτά αντικαταστάθηκαν από μικρούς χώρους στέγασης οι οποίοι στην πλειοψηφία τους (προ)κατασκευάστηκαν στην Αλεξάνδρεια...».

Από τις πιο πάνω αναφερόμενες εγκαταστάσεις πολλές εξυπηρετούνταν άμεσα από τη νέα σιδηροδρομική γραμμή, που κατασκευάστηκε προς τη Μίκρα. Η εν λόγω γραμμή αποσπόταν από σημείο της γραμμής του Ενωτικού (J.S.C.) στην περιοχή τράνζιτο του λιμένα και διερχόμενη δια μέσου της πόλης κατέληγε ανατολικά, στην περιοχή της Μίκρας, στο μυχό του ευρέως Θερμαϊκού κόλπου, έξω από το στενό κολπίσκο της Θεσσαλονίκης «Golf de Salonique», στο ημικύκλιο του οποίου απλώνονταν τα κρηπιδώματα και οι παραλιακές λεωφόροι της πόλης. Κατασκευάστηκε από τους Γάλλους, είχε μήκος 13 χιλιόμετρα και 237 μέτρα, όπως προκύπτει από το χάρτη που παραθέτουμε, και ολοκληρώθηκε στο τέλος Ιανουαρίου του 1916. Η γραμμή διέσχιζε κατά μήκος την παραλιακή λεωφόρο, που ήδη αποτελούσε το λειτουργικό σημείο σύνδεσης της ανατολικής και δυτικής πόλης, εξασφαλίζοντας πολύμορφες επαφές με το λιμάνι, τη βιομηχανική ζώνη και τους μεγάλους συγκοινωνιακούς άξονες, οδικούς και σιδηροδρομικούς. Περνούσε μπροστά από το Λευκό Πύργο, όπου διασταυρώνονταν με την τροχιοδρομική γραμμή του Τμήματος Εξοχών. Στη συνέχεια, η διαδρομή της γραμμής ακολουθούσε την οδό Νικολάου Γερμανού και την οδό Κωνσταντινουπόλεως, στην αρχή της οποίας και στο ύψος του Γ΄ Σώματος Στρατού (Champs de Mars, χλμ. 2.650), υπήρχε πρόσθετο μήκος γραμμής (παρακαμπτήριος) για την εξυπηρέτηση των στρατιωτικών αποθηκών του πεδίου του Άρεως. Επίσης, η γραμμή, πριν εγκαταλείψει την οδό Κωνσταντινουπόλεως, περνούσε από τις εγκαταστάσεις

των ιταλικών μονάδων του χιλιομετρικού σημείου 4.644, «Embriqadement Italien», στο ύψος της οδού 28ης Οκτωβρίου (πρώην Ιταλίας). Έπειτα, η γραμμή συνέχιζε παράλληλα με τις οδούς Λυσάνδρου και Κανάρη και τον παρακείμενο χείμαρρο, τον οποίο διάβαινε στο ύψος της οδού Αναξιμάνδρου, τον άξονα της οποίας ακολουθούσε για να καταλήξει στη Μίκρα. Στην περιοχή του συνοικισμού Χαριλάου -χιλιομετρικό σημείο 6,050 (Hopitaux) της σιδηροδρομικής γραμμής- υπήρχε ένα μεγάλο συγκρότημα νοσοκομείων.

Σχετικά με την περιοχή αυτή, ο Αιμίλιος Ι. Δημητριάδης γράφει[19]: « Ο βιομήχανος Χαρίλαος[20] το 1920, αφού αγόρασε το συγκρότημα του Νοσοκομείου και του Υδραγωγείου της Γαλλικής Στρατιάς της Ανατολής και μια μεγάλη έκταση γης γύρω τους, ίδρυσε την «Πρώτη Οικοδομική Εταιρεία Θεσσαλονίκης». Τα νοσοκομεία τα μετέτρεψε σε σπίτια 2-3-4 δωματίων με ένα χώρο για κήπο, φύτεψε δένδρα στους δρόμους, έκτισε κι άλλες μονοκατοικίες κι άρχισε να πουλά...». Έτσι, στα νοσοκομειακά συγκροτήματα του γαλλικού στρατού δημιουργήθηκε στα 1920 ο πυρήνας του καλούμενου σήμερα «Συνοικισμού Χαριλάου», αρχικά από 400 οικίες ευρισκόμενες εν μέσω πρασιών και δενδροστοιχιών. Οι οικίες παραχωρήθηκαν κυρίως σε τροχιοδρομικούς υπαλλήλους και πρόσφυγες έναντι μικρού ποσού, το οποίο εξοφλούσαν (χρεολυτικά) με δόσεις σε ορισμένα χρονικά διαστήματα.

Στη συνέχεια, η γραμμή περνούσε από την περιοχή όπου στα 1939 κτίστηκε το νέο κεραμοποιείο Αλλατίνη, για να καταλήξει στην έκταση του σημερινού καταστήματος «ΙΚΕΑ», όπου μετεγκαταστάθηκε ο σταθμός μετεπιβίβασης του ΟΑΣΘ από την περιοχή του Φοίνικα.

Ο Θ.Κ. Περπερής στις αναμνήσεις του αναφέρει[21]:

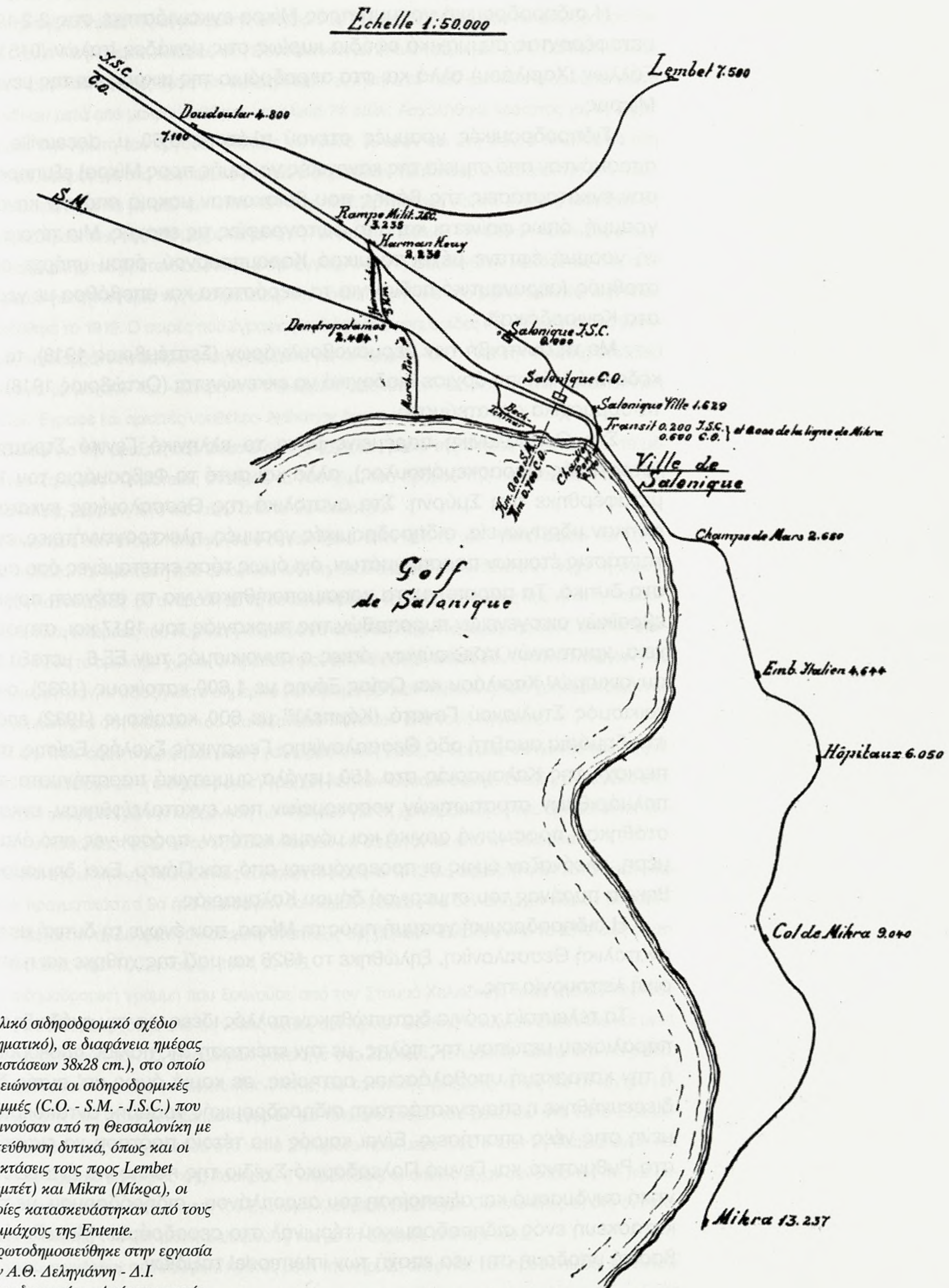
«Κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο, απ' την παλιά παραλία (λεωφόρος Βασ. Κωνσταντίνου) περνούσε τραίνο, σιδηροδρομική γραμμή. Τη γραμμή αυτή κατασκεύασαν οι Αγγλογάλλοι για στρατιωτικούς σκοπούς. Μετέφεραν δε απ' αυτή τρόφιμα, πολεμικό υλικό[22] και υγειονομικό υλικό. Αφετηρία του είχε το Σταυρό Χαλκιδικής[23], με κατεύθυνση τη Θεσσαλονίκη, όπου δια της παλιάς παραλίας και της (νυν) οδού Νικ. Γερμανού, στάθμευε στις στρατιωτικές αποθήκες του πεδίου του Άρεως και στο έμπεδο 151 (συνοικισμός Αναπήρων). Απ' εδώ ξεκινούσε πάλι και διά του συνοικισμού Χαριλάου, τερμάτιζε πέρα απ' τη Μίκρα, όπου είναι τώρα εγκατεστημένα τα «Εκπαιδευτήρια Δημητριάδη»[24].

Στο τέρμα αυτό υπήρχε "ράμπα" πλευρίσματος τραίνων, καθώς και πηγάδι ανεφοδιασμού των ατμομηχανών τους με νερό.

Την παραπάνω εποχή, οι Σύμμαχοι μετέφεραν δέματα με τρόφιμα, τα οποία φόρτωναν σε ανοιχτά βαγόνια. Πάνω σε κάθε βαγόνι, κάθονταν φρουρός ένας αναμίτης στρατιώτης.

Οι «σαλταδόροι» της εποχής, εκτός απ' τα «σάλτα» που έκαναν όταν το τραίνο περνούσε «τσαφ-τσαφ» (=αργά) απ' την παλιά παραλία κι άρπαζαν ό,τι εύρισκαν στα βαγόνια, χρησιμοποιούσαν και ειδικά «άγκιστρα» δεμένα σε κατάλληλο σχοινί, που τα έριχναν στα βαγόνια κι ό,τι αγκίστρωναν το βουτούσαν και γινόταν καπνός.

Μια μέρα όμως, το αγκίστρι ενός σαλταδόρου αντί για δέμα, έπιασε το χιτώνιο του αναμίτη φρουρού και τον τραβούσε σαν αόρατη δύναμη. Ο σαλ-



Γαλλικό σιδηροδρομικό σχέδιο (σχηματικό), σε διαφάνεια ημέρας (διαστάσεων 38x28 cm.), στο οποίο σημειώνονται οι σιδηροδρομικές γραμμές (C.O. - S.M. - J.S.C.) που ξεκινούσαν από τη Θεσσαλονίκη με κατεύθυνση δυτικά, όπως και οι επεκτάσεις τους προς Lembet (Λεμπέτ) και Mikra (Μίκρα), οι οποίες κατασκευάστηκαν από τους Συμμάχους της Entente. (Πρωτοδημοσιεύθηκε στην εργασία των Α.Θ. Δεληγιάννη - Δ.Ι. Παπαδημητρίου «Από την ιστορία των Σιδηροδρόμων της Θεσσαλονίκης (1915-1918)», Η Θεσσαλονίκη 1 (1985). Αρχείο Δ. Ι. Παπαδημητρίου)

ταδόρος όταν κατάλαβε τι τραβούσε, παράτησε τ' αγκίστρι, το'βαλε στα πόδια κι έγινε «αλοιφή», «μπουχός», όπως λέγανε οι «παπατζήδες» της τότε εποχής, κι ακόμα φεύγει!...».

Η σιδηροδρομική γραμμή προς Μίκρα εγκαινιάστηκε στις 2-2-1917[25], μεταφέροντας συμμαχικά εφόδια κυρίως στις μονάδες Ιταλών (0151) και Γάλλων (Χαριλάου) αλλά και στα αεροδρόμια της μικρής και της μεγάλης Μίκρας.

Σιδηροδρομικές γραμμές στενού πλάτους 0,60 μ. decauville (που αποσπόνταν από σημεία της κανονικής γραμμής προς Μίκρα) εξυπηρετούσαν εγκαταστάσεις της βάσης που βρίσκονταν μακριά από την κανονική γραμμή, όπως φαίνεται και από φωτογραφίες τις εποχής. Μια τέτοια στενή γραμμή έφτανε μέχρι το μικρό Καραμπουρνού, όπου υπήρχε αεροσταθμός (αεροναυτικό πεδίο) για τα αερόστατα και αποβάθρα με γερανό στα Κονιορδέικα[26].

Με τη συντριβή των Γερμανοβουλγάρων (Σεπτέμβριος 1918), το Μακεδονικό Μέτωπο άρχισε διαδοχικά να εκκενώνεται (Οκτώβριος 1918) από τα συμμαχικά στρατεύματα.

Στη Θεσσαλονίκη παρέμεινε μόνο το ελληνικό Γενικό Στρατηγείο (στρατηγός Παρασκευόπουλος), αλλά και αυτό το Φεβρουάριο του 1920 μεταφέρθηκε στη Σμύρνη. Στα ανατολικά της Θεσσαλονίκης εγκαταλείφθηκαν υδραγωγεία, σιδηροδρομικές γραμμές, ηλεκτρογεννήτριες, εγκαταστάσεις έτοιμων παραπηγμάτων, όχι όμως τόσο εκτεταμένες όσο αυτές στα δυτικά. Τα παραπήγματα χρησιμοποιήθηκαν για τη στέγαση αρχικώς εβραϊκών οικογενειών πυροπαθών της πυρκαγιάς του 1917 και, στη συνέχεια, χριστιανών προσφύγων, όπως ο συνοικισμός των Εξ-6, μεταξύ των συνοικισμών Χαριλάου και Οσίας Ξένης με 1.600 κατοίκους (1932), ο συνοικισμός Στυλιανού Γονατά (Κάμπελ)[27] με 600 κατοίκους (1932) επάνω στη δημόσια αμαξιτή οδό Θεσσαλονίκης- Γεωργικής Σχολής. Επίσης, στην περιοχή της Καλαμαριάς στα 150 μεγάλα συμμαχικά παραπήγματα, των πολυάριθμων στρατιωτικών νοσοκομείων που εγκαταλείφθηκαν, εγκαταστάθηκαν, προσωρινά αρχικά και μόνιμα κατόπιν, πρόσφυγες από όλα τα μέρη, πλεόναζαν όμως οι προερχόμενοι από τον Πόντο. Εκεί δημιουργήθηκε ο πυρήνας του σημερινού δήμου Καλαμαριάς.

Η σιδηροδρομική γραμμή προς τη Μίκρα, που ένωνε τη δυτική με την ανατολική Θεσσαλονίκη, ξηλώθηκε το 1926 και μαζί της χάθηκε και η ιστορική λειτουργία της.

Τα τελευταία χρόνια διατυπώθηκαν πολλές ιδέες για την ανάδειξη του παραλιακού μετώπου της πόλης, με την επέκταση της παλιάς προκυμαίας ή την κατασκευή υποθαλάσσιας αρτηρίας, σε καμιά όμως απ' αυτές δεν διερευνήθηκε η επανεγκατάσταση σιδηροδρομικής γραμμής ανταποκρινόμενη στις νέες απαιτήσεις. Είναι καιρός μια τέτοια πρόταση να ενταχθεί στο Ρυθμιστικό και Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης για ένα μελλοντικό συνδυασμό και αξιοποίηση του αεροπλάνου - σιδηρόδρομου, με την κατασκευή ενός σιδηροδρομικού τέρμιναλ στο αεροδρόμιο «Μακεδονία», βασική υποδομή στη νέα εποχή των intermodal ταξιδιών.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Μεταφρασμένη μαρτυρία από το βιβλίο του Σάκη Σερέφα, *Θεσσαλονίκη εξ αποστάσεως*, Εκδόσεις Εντευκτήριον, Θεσσαλονίκη 1991.

2. Εκδότης της καθημερινής αγγλόφωνης εφημερίδας *The Balkan News*, που κυκλοφορούσε την περίοδο του Α' Παγκοσμίου πολέμου στη Θεσσαλονίκη με υπολογίσιμο βίο. Ο H. Collinson Owen ήταν γιος του William Owen, ιδιοκτήτη εφημερίδας. Γεννήθηκε το 1882 και πέθανε σε νοσοκομείο του Λονδίνου μετά από μακρά ασθένεια, σε ηλικία 74 ετών. Ασχολήθηκε νεότατος με τη δημοσιογραφία. Την πρώτη του εργασία ανέλαβε σε ηλικία 19 ετών και στη μακρά του πορεία στη *Fleet Street*, υπηρέτησε στο προσωπικό πολλών εφημερίδων. Διατέλεσε ανταποκριτής στο Παρίσι για ένα διάστημα και μεταξύ των ετών 1911 και 1915 εργάστηκε για την *Evening Standard* ως κριτικός θεάτρου. Από το 1916 μέχρι και μετά την ανακωχή εξέδωσε την *Balkan News*. Ως επίσημος ανταποκριτής του βρετανικού τύπου στην Εγγύς Ανατολή αποδείχθηκε ικανότατος στη συλλογή υλικού για την ιστορία της εκστρατείας, την οποία διηγήθηκε στο βιβλίο *Salonika and After*, που εκδόθηκε το 1919. Ο σειρές που έγραψε για διάφορες εφημερίδες και περιοδικά στο μεσοπόλεμο, περιλαμβάνουν άρθρα υπογεγραμμένα με τα αρχικά «C.O.» για την *Evening Standard* «Μονόλογοι με μονόκλ» και «Συνέβη την περασμένη εβδομάδα», μια κυριακάτικη ανασκόπηση των νέων. Έγραψε και αρκετές νουβέλες. Απέκτησε δυο γιους.

3. Πρόκειται για την αμαξιτή οδό Θεσσαλονίκης- Σερρών, μέσω της οποίας εφοδιαζόταν το μέτωπο του Στρυμόνα. Τελευταίος σταθμός το 70ό χλμ. του δρόμου της παλαιάς εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Σερρών, λίγο πιο κάτω από το Ξυλόκαστρο.

4. Η Καλαμαριά, σαν όνομα προσφυγικού συνοικισμού, είναι κάτι το νέο. «Καλή μεριά» και Καλαμαριά ονομάζονταν η έκταση που ξεκινούσε από τη Θεσσαλονίκη και εκτείνονταν μέχρι τη χερσόνησο της Κασσάνδρας, σε αντίθεση με τη δυτική περιοχή της Θεσσαλονίκης που ήταν η «κακή».

5. Στις δυτικές υπώρειες του Χορτιάτη και παρά το 6ο χιλιόμετρο της αμαξιτής οδού από τη Θεσσαλονίκη προς το ομώνυμο χωριό, οι πρώτες προσφυγικές οικογένειες που εγκαταστάθηκαν εκεί και δημιούργησαν το αξιοζήλευτο σημερινό Πανόραμα βρήκαν παράγκες που χρησιμοποιούνταν σαν αναρρωτήρια στη διάρκεια του Μακεδονικού Μετώπου από τους Άγγλους.

6. Από την Ιτέα, όπου υπήρχε μια μικρή γαλλοβρετανική βάση, ο δρόμος οδηγούσε στο Μπράλο, απ' όπου διερχόταν η σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Επειδή, όμως, δεν είχε επιτευχθεί συμφωνία με την κυβέρνηση των Αθηνών για τη χρησιμοποίηση του δρομολογίου αυτού, οι συγκοινωνίες της Entente εξακολουθούσαν να διεξάγονται από τη θάλασσα.

7. «Αι οδοί της ελληνικής Μακεδονίας ευρίσκοντο κατά το 1912 εις αξιοθρήνητον κατάστασιν και εις την πραγματικότητα θα ήτο ορθότερον να παραδεχθώμεν ότι δεν υπήρχεν οδικόν δίκτυον». Μαρία Νεγρεπόντη-Δελιβάνη *Οικονομική ανάπτυξις της βορείου Ελλάδος από το 1912 έως σήμερον*, Εκδόσεις Αφοι Π. Σακκούλα, 1961, σ. 115.

8. Η σιδηροδρομική γραμμή που ξεκινούσε από τον Σταυρό Χαλκιδικής ήταν στενού πλάτους 0,60 decauville, διερχόταν από τις νότιες όχθες των λιμνών Βόλβης και Αγίου Βασιλείου και μετά από μια διαδρομή 65,700 χιλιομέτρων κατέληγε στο Σαρακλί, τοποθεσία κοντά στο Λαγκαδά. Εκεί βρισκόταν ο σταθμός επικοινωνίας στενής και κανονικής γραμμής, όπως και το κέντρο μεταφόρτωσης των στρατιωτικών μεταφορών για τον εφοδιασμό του μετώπου στο νότιο Στρυμόνα. Ο εφοδιασμός του μετώπου στο νότιο Στρυμόνα πραγματοποιείτο από τη Θεσσαλονίκη και τις προωθημένες αποθήκες της Ασσήρου (Γιουβέντσας) οι οποίες είχαν συνδεθεί απ' τη μια μεριά με τη σιδηροδρομική γραμμή του Ενωτικού (Jonction Salonique- Constantinople) στο σιδηροδρομικό σταθμό του Γαλλικού (Σαλαμανλή) και με το Σαρακλί από την άλλη.

9. Τελικά, περιήλθαν στο ελληνικό κράτος μετά την κήρυξη απεργίας του προσωπικού, σε συνεννόηση με την κυβέρνηση (17 Ιανουαρίου 1920), η οποία διήρκεσε επί 20 ημέρες. Δ.Α. Στρατής *40 χρόνων αγώνες των ελληνικών σιδηροδρόμων 1905-1945*, Έκδοση Συνδέσμου Υπαλλήλων Σιδηροδρομικών της Ελλάδος, Αθήνα 1959, 52-53.

10. Ενδεικτικά από την *History of the Corps of Royal Engineers Journal*, London 1922, Vol. VII, 83, παραθέτουμε: «... Το τροχαίο υλικό ήταν κατ΄ αρχήν τελείως ανεπαρκές και, για να συμπληρώσουν αυτή την έλλειψη, μόνο οι Βρετανοί εισήγαγαν 30 μηχανές έλξης και 2.000 βαγόνια. Οι παρακάτω αριθμοί δείχνουν την αύξηση της δυνάμεως του τροχαίου υλικού (ελκόμενου και ελκομένου) μεταξύ των ετών 1916 και 1918:
Δεκέμβριος 1916 (συμμαχικοί στρατοί): μηχανές 121, βαγόνια 1.230.
Δεκέμβριος 1917 (συμμαχικοί στρατοί): μηχανές 172, βαγόνια 2.806, άμαξες 232.
Δεκέμβριος 1918 (Βρετανοί μόνο): μηχανές 70, βαγόνια 1.813, άμαξες 60».

11. *Η Ελλάς και ο Πόλεμος εις τα Βαλκάνια*, τ. Α΄, 173. Της ιδίας *Ιστορική ανασκόπησις των στρατιωτικών ανεφοδιασμών και μεταφορών κατά την Μικρασιατικήν εκστρατείαν (1919-1922)*, Αθήναι 1969, Κεφ. II, 36.

12. Σε νεότερους χάρτες ως Μίκρα σημειώνεται η περιοχή δίπλα στις εκβολές της περιφερειακής τάφρου στο συνοικισμό του Φοίνικα, ενώ σε παλιότερους όλη η περιοχή ανατολικά του συνοικισμού Καλαμαριάς, μέχρι και το σημερινό πολιτικό αεροδρόμιο της πόλης. Α.Θ. Δεληγιάννης - Δ.Ι. Παπαδημητρίου «Από την Ιστορία των Σιδηροδρόμων της Θεσσαλονίκης (1915-1918)» *Η Θεσσαλονίκη* 1 (1985). Την περιοχή του Φοίνικα οι Γάλλοι την ονομάζουν «Col de Mikra» (δηλ. Στενό της Μίκρας). Εκεί όπου σήμερα βρίσκεται το Εθνικό Γυμναστήριο της Μίκρας, δημιουργήθηκε ως τον Ιούλιο του 1916 το αεροδρόμιο της μικρής Μίκρας για να εξυπηρετήσει της αεροπορικής μοίρας της Βρετανικής R.F.C. (Royal Flying Corps) (Μιχ. Τρεμόπουλος, *Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης*, Εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 2001, 33-34).

13. Οι δύο γραμμές που εξυπηρετούσαν το δεξιό και το κέντρο του συμμαχικού μετώπου ήταν: (α) Η « Chemins de fer Orientaux», σε συντομογραφία C.O. ή Α.Σ. (Ανατολικοί Σιδηρόδρομοι) Θεσσαλονίκης - Σκοπίων. (β) Η «Jonction Salonique-Constantinople» (Ενωτικός Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινουπόλεως), σε συντομογραφία J.S.C. ή Ε.Θ.Κ., μέσω Σερρών - Δράμας - Κομοτηνής.

14. Πρόκειται για την αμαξιτή οδό Θεσσαλονίκης-Σερρών, μέσω της οποίας εφοδιάζονταν το μέτωπο του Στρυμόνα.

15. *History of the Corps of Royal Engineer*, Vol. V, London 1922, 109.

16. Εννοεί τη γραμμή του Ενωτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης- Κωνσταντινουπόλεως (Jonction) «J.S.C.», η σύνδεση της οποίας με το τοπικό δίκτυο του λιμένα της Θεσσαλονίκης πραγματοποιήθηκε στα 1909 μετά από συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ της εταιρείας του Λιμένα, των εταιρειών των Ανατολικών Σιδηροδρόμων (Α.Σ. ή C.O.) και του Ενωτικού (Ε.Θ.Κ. ή J.S.C.). Μέχρι τότε η γραμμή τερμάτιζε στο δεύτερο σταθμό (Station Salonique Ville) «Σταθμός Θεσσαλονίκη πόλη», η θέση του οποίου βρισκόταν στη σημερινή γωνία Προμηθέως-Αναγεννήσεως-26ης Οκτωβρίου, απέναντι από τα Δικαστήρια.

17. Οι τελευταίες υγειονομικές εγκαταστάσεις στήθηκαν τον τελευταίο χρόνο του πολέμου από τους Άγγλους εκεί όπου σήμερα βρίσκεται το Περιφερειακό Γενικό Νοσοκομείο Γ. Παπανικολάου.

18. Οι ανάγκες των προσφύγων του συνοικισμού της Καλαμαριάς μετά την αποχώρηση των στρατευμάτων της Entente εξυπηρετούνταν από υδραγωγείο του Δήμου, με διακλαδώσεις και στους πέριξ συνοικισμούς. Επίσης, ηλεκτροφωτίζονταν από το εκεί λειτουργούν εργοστάσιο της Ελληνικής Ηλεκτρικής Εταιρείας Περιχώρων Θεσσαλονίκης, Πολλάτου και Σία, σε υποδομές που κατασκευάστηκαν από τους Άγγλους.

19. Αιμ. Δημητριάδης, *Φοίνιξ Άγηρως. Η Θεσσαλονίκη του 1925-35*, εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1994, 70.

20. Βασικός δημιουργός του συνοικισμού ο Επαμεινώνδας Χαρίλαος του Πέτρου (1874-1947), ήταν ένας από τους κυριότερους θεμελιωτές της ελληνικής βιομηχανίας και ο πρωτοπόρος της οικονομικής ανάπτυξης του τόπου. Η οικογένειά του, παλαιά και αρχοντική, καταγόταν από την Αίνο.

21. Θ.Κ. Περπερής, *Παλιά Θεσσαλονίκη*, Θεσσαλονίκη 1973, στο κεφάλαιο «Εικόνες της εποχής 1914-1918».

22. Από τις μηνιαίες αναφορές (απολογισμοί) «Rapport Mensuel»που συντάχθηκαν από την υπηρεσία της συμμαχικής στρατιωτικής διοίκησης σιδηροδρόμων (Commandement en chef des Armées alliers Direction de fer) προκύπτει για τους μήνες Φεβρουάριο, Μάρτιο και Απρίλιο του 1918 μεταφορικό έργο 3.714 χιλιομετρικές αμαξοστοιχίες, που σημαίνει ότι στο διάστημα αυτό κινήθηκαν στη γραμμή της Μίκρας 280 αμαξοστοιχίες.

23. Βλέπε υποσημείωση 9.

24. Κατά πληροφορία του Ν. Κακάνη, κατοίκου της περιοχής, τα «Εκπαιδευτήρια Δημητριάδη» βρίσκονταν δεξιά της οδού που οδηγεί προς την Περαία, σε κοντινή απόσταση από την αμμώδη παραλία στο ύψος του σημερινού πολυκαταστήματος «ΙΚΕΑ», ένα χιλιόμετρο περίπου πέρα από το εργοστάσιο παιδικών τροφών «ΒΙΑΜΥΛ». Σήμερα (2002) το κτίριο των εκπαιδευτηρίων με τις επεκτάσεις που έγιναν στεγάζει νυκτερινά κέντρα.

25. Κ. Τομανάς, *Χρονικό της Θεσσαλονίκης 1875-1920*, έκδοση Νησίδες, Θεσσαλονίκη 1995, 226-227.

26. Μ. Τρεμόπουλος, *Η ιπτάμενη ιστορία της Θεσσαλονίκης, ό.π.*, 34.

27. Κτίσθηκε το 1916 και χρησιμοποιείτο από τους Άγγλους ως στρατωνισμός του ινδικού τάγματος. Μετά την αναχώρηση των Συμμάχων από το Μακεδονικό μέτωπο, αγοράστηκε από τον επιχειρηματία Κάμπελ και εν συνεχεία από την Ισραηλιτική Κοινότητα Θεσσαλονίκης για να διατεθεί στους τελείως άπορους και άστεγους ισραηλίτες πυροπαθείς της μεγάλης πυρκαγιάς του 1917. Μετά τα θλιβερά έκτροπα της 29 Ιουνίου 1931, με την καταστροφή από εμπρησμό εννέα (9) θαλάμων, στους οποίους στεγάζονταν 54 ισραηλιτικές οικογένειες και σχολείο, οι Ισραηλίτες εγκατέλειψαν το συνοικισμό και εγκαταστάθηκαν σ' αυτόν οικογένειες χριστιανών προσφύγων.

Τοποθέτηση της συμμαχικής σιδηροδρομικής γραμμής στην παραλία (Φεβρουάριος 1917). Φωτογραφία της φωτογραφικής υπηρεσίας του γαλλικού στρατού. Συλλογή Β. Α. Μαυρομμάτη



Μπαλές, ο πρώτος περιαστικός σιδηρόδρομος[1]

Μετά το 1918 ο Σταθμός Κωνσταντινουπόλεως, της γραμμής Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινούπολης (Jonction Salonique Constantinople), χρησίμευε μόνον ως εμπορικός. Η γραμμή που οδηγούσε στο σταθμό «Θεσσαλονίκη-Πόλη» (Salonique-Ville) χρησιμοποιούνταν ως γραμμή περιαστικού σιδηροδρόμου για την επικοινωνία των προσφυγικών συνοικισμών Επταλόφου, Νέας Μενεμένης, Χαρμάνκιοϊ, Νέου Κορδελιού, Μαγνησίας (Αραπλή) και των άλλων επεκτάσεων της πόλης που δημιουργήθηκαν στην ευρύτερη περιοχή ως το 1924. Οι περιαστικές αμαξοστοιχίες χρησιμοποιούσαν ως σταθμό τη διασταύρωση των οδών Σταθμού και 26ης Οκτωβρίου, απέναντι από τα σημερινά Δικαστήρια, όπου μέχρι πρόσφατα (1999) διασωζόταν ακόμη ένα κτίσμα του σταθμού «Salonique-Ville» (Θεσσαλονίκη-Πόλη).

Οι αμαξοστοιχίες έμειναν γνωστές με το όνομα μπανλιέ ή μπαλέ, προφανώς από την παραφθορά της γαλλικής λέξεως banlieue (la) που σημαίνει προάστιο. Όπως μαθαίνουμε από τον *Μέγα Οδηγό Θεσσαλονίκης και Περιχώρων* του Γ.Χ. Γαβριηλίδη, στα 1932-1933 τακτικές αναχωρήσεις των περιαστικών αυτών αμαξοστοιχιών γίνονταν ανά δίωρο, από τις 8 π.μ. έως τις 8 μ.μ. Το αντίτιμο του εισιτηρίου ήταν: για την Επτάλοφο[2] 2 δρχ., για τη Νέα Μενεμένη[3] 2,50 δρχ., για το Χαρμάνκιοϊ[4] 3 δρχ. για το Νέο Κορδελιό[5] 3,50 δρχ. και για τη Νέα Μαγνησία[6] 10 δρχ.

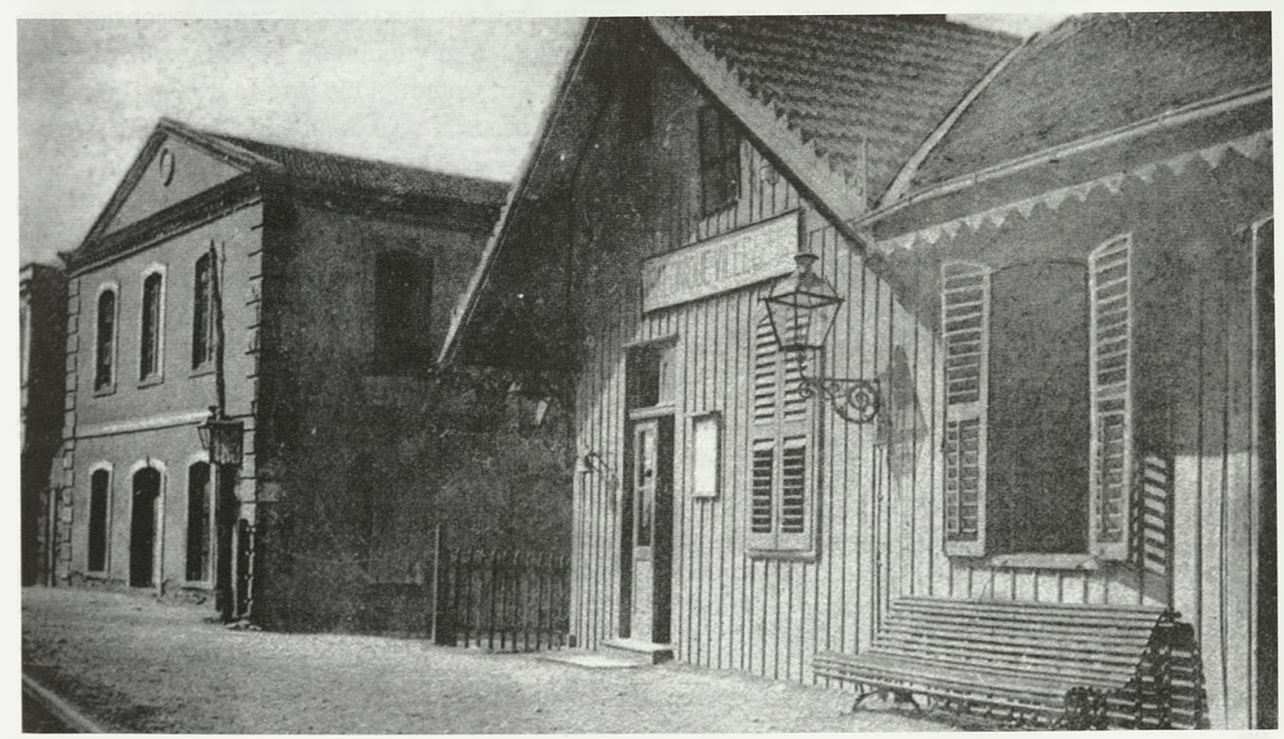
Η σύνθεση του συρμού του περιαστικού απαρτιζόταν από 3 ή και 4 βαγόνια σε ώρες αιχμής. Στα οχήματα αυτά δεν υπήρχε κατά μήκος εσωτερικός διάδρομος. Σε κάθε όχημα υπήρχαν πολλές πλευρικές πόρτες που αντιστοιχούσαν σε ένα εσωτερικό διαμέρισμα του οχήματος η κάθε μία.

Ο έλεγχος των εισιτηρίων από τον αρμόδιο υπάλληλο γινόταν από τον αμφίπλευρο εξωτερικό αναβαθμό κατά μήκος του οχήματος. Με το τραίνο αυτό προπολεμικά εξυπηρετήθηκαν συγκοινωνιακά οι κάτοικοι μεγάλου μέρους της δυτικής Θεσσαλονίκης, αλλά και οι εργαζόμενοι στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις του Σταθμού Κωνσταντινουπόλεως, του σταθμού διαλογής φορτίων (Στρατιωτική Στάση), του σταθμού Ν. Μαγνησίας και σε συνδυασμό με το τραμ της γραμμής του Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Στη διαδρομή του το τραίνο διέσχιζε την οδό Αναγεννήσεως, όπου κατά διαστήματα σε μήκος αρκετών δεκάδων μέτρων υπήρχαν τοιχία ύψους 1,50 μέτρου περίπου, εκατέρωθεν της γραμμής για την αποκλειστική κίνησή του, ανεξάρτητα από το κυκλοφοριακό φορτίο του δρόμου. Διασταύρωνε ισόπεδα τις οδούς Γιαννιτσών και Μοναστηρίου, για να οδηγηθεί εκεί όπου σήμερα βρίσκεται ο χώρος στάθμευσης των αστικών λεωφορείων, στην πλατεία του Νέου Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού. Στη συνέχεια, μια μικρή υψομετρική διαφορά ανάμεσα στην οδό Μοναστηρίου και στο διάδρομο των σιδηροδρομικών γραμμών, που ξεκινούν σήμερα από τον ΝΕΣΘ, ανάγκαζε το τραίνο να ανηφορίσει για να πιάσει την αρχή της Επταλόφου. Στην πορεία του διέσχιζε μια σιδερένια γέφυρα (εκεί όπου σήμερα βρίσκεται η γέφυρα των Αγίων Πάντων, με σκελετό μπετόν αρμέ) και εκατόν πενήντα μέτρα πιο κάτω μια άλλη μικρότερη. Μεταξύ των δύο αυτών γεφυρών προς την αριστερή πλευρά της γραμμής, όπου βρίσκεται σήμερα το κτίριο τηλεπικοινωνιών του Ο.Σ.Ε., υπήρχε μια ωραιότατη γραφική ταβέρνα, τόπος συνάντησης και καταφυγής εκείνων που ήθελαν να απολαύσουν το υπέροχο δειλινό του φθινοπώρου ή της άνοιξης κάτω από λεύκες και πλατάνια. Το τραίνο, συνεχίζοντας την πορεία του λίγο πριν το Σταθμό Κωνσταντινουπόλεως, διέσχιζε μια ισόπεδη φυλασσόμενη διάβαση, πάνω στο δρόμο που συνέδεε την οδό Μοναστηρίου με τον συνοικισμό Επταλόφου[7]. Ο δρόμος αυτός καταργήθηκε γύρω στα 1960, λόγω της μεγάλης κυκλοφορίας των τραίνων, μετά τη λειτουργία του Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού της Θεσσαλονίκης. Στη θέση του δρόμου αυτού κατασκευάστηκε η σημερινή εναέρια μεταλλική πεζογέφυρα για την αποφυγή της διέλευσης των πεζών από τις γραμμές.

Το κτίριο του Σταθμού Κωνσταντινουπόλεως, που καταστράφηκε στο μεγάλο βομβαρδισμό των Εγγλέζων στις 21 Σεπτεμβρίου 1944, είχε πρόσβαση από την οδό Μοναστηρίου. Η στάση που πραγματοποιούσε εκεί το μπαλέ γινόταν για τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των 4.000 κατοίκων του συνοικισμού Επταλόφου, που εκτεινόταν στα δεξιά της σιδηροδρομικής γραμμής. Επίσης, η στάση αυτή εξυπηρετούσε και τον συνοικισμό των Σιδηροδρομικών[8], ο οποίος εκτεινόταν μεταξύ της οδού Μοναστηρίου, της σιδηροδρομικής γραμμής Κωνσταντινουπόλεως και των παραπηγμάτων του γαλλικού συνοικισμού[9].

Σταθμός Ville. Συλλογή Α. Παπαϊωάννου



Οι κάτοικοι του συνοικισμού των Σιδηροδρομικών ήταν όλοι πρόσφυγες, σιδηροδρομικοί υπάλληλοι, οι οποίοι εργάζονταν στους ΣΕΚ. Ο συνοικισμός περιβαλλόταν ολόγυρα από ανθοκήπια και λαχανόκηπους, συνθέτοντας ένα εξαιρετικό φυσικό τοπίο. Αφήνοντας πίσω το σταθμό Κωνσταντινουπόλεως με τις εγκαταστάσεις του, αριστερά στο ύψος του σημερινού μηχανοστασίου, εκτεινόταν ο συνοικισμός Βοσπόρου, μεταξύ των οδών Γιαννιτσών και Μοναστηρίου και της σιδηροδρομικής γραμμής Κωνσταντινουπόλεως. Δεξιά, στην θέση του σημερινού Εργοστασίου Οχημάτων, βρίσκονταν οι εγκαταστάσεις της γραμμής του Ενωτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινουπόλεως και πίσω ο συνοικισμός Μενεμένης. Λίγο πιο κάτω το τραίνο διέσχιζε τον Δενδροπόταμο με σιδερένια γέφυρα.

Αν και γενικώς ο Δενδροπόταμος ήταν ξερός, κάθε φορά που έβρεχε παρέσυρε και κάποια σιδηροδρομική γέφυρα. Μετά τον Δενδροπόταμο το τραίνο έφτανε στη Στρατιωτική Στάση. Το κτίριο του σταθμού, ένα πραγματικό κομψοτέχνημα χάρη στην ιδιότυπη κατασκευή του, λειτουργούσε ως σταθμός επιβατών για την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των κατοίκων του συνοικισμού Χαρμάνκιοϊ και της ευρύτερης περιοχής.

Στις αρχές της γερμανικής κατοχής η δυτική περιοχή της Θεσσαλονίκης είχε απομονωθεί συγκοινωνιακά από την πόλη. Τα λεωφορεία που είχαν τεθεί στη διάθεση των ελληνικών αρχών καταστράφηκαν. Ο περιαστικός σιδηρόδρομος μετά από διακοπή στη λειτουργία του θα αρχίσει και πάλι να κυκλοφορεί από τις αρχές του 1942, αλλά μόνο για την εξυπηρέτηση των Γερμανών και των υπαλλήλων των ΣΕΚ που εργάζονταν στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις κατά μήκος της γραμμής. Ωστόσο, οι λαθρεπιβάτες δεν έλειπαν και οι Γερμανοί που ονόμαζαν το τρένο «περσονάλ τσουχ», το έλεγαν σκωπτικά «παρτιζάν τσουχ».

Το μονοπώλιο της περιαστικής σιδηροδρομικής γραμμής αυτής θα αρχίσει να αμφισβητείται μετά την κυκλοφορία των λεωφορείων στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Τελικά, η γραμμή θα εγκαταλειφθεί οριστικά και τμήμα του γηπέδου της θα χαρακτηρισθεί από το Σχέδιο Πόλεως ως δημόσια οδός. Θα απαλλοτριωθεί για να δημιουργηθεί η οδός Αναγεννήσεως.

Σήμερα, μετά την αδράνεια δεκαετιών και τη θλιβερή διαπίστωση της σοβαρής οικολογικής καταστροφής που συντελείται από τα αυτοκίνητα που κινούνται στη δυτική Θεσσαλονίκη, μας δίνεται αφορμή να σκεφθούμε μήπως η κατάργηση αυτού του τοπικού σιδηροδρόμου και το ξήλωμα των γραμμών του δεν ήταν και τόσο έξυπνη ιδέα. Πολλοί θα προέβαλαν αντίθετα επιχειρήματα, αλλά το τραίνο, με τη μοντέρνα τεχνολογία του και την άψογη αισθητική του, έχει ήδη προσαρμοσθεί στις σύγχρονες απαιτήσεις.

Έτσι, σ' ένα πολεοδομικό συγκρότημα, όπως αυτό της Θεσσαλονίκης, που ασφυκτιά από τους κυκλοφοριακούς φόρτους, προσφέρει λύσεις στο πρόβλημα της ευρύτερης δυτικής Θεσσαλονίκης η πρόταση για τη χρησιμοποίηση των ανενεργών σιδηροδρομικών γραμμών που απλώνονται βόρεια της οδού Μοναστηρίου (διασχίζουν το χώρο των Δήμων Ελευθερίου-Κορδελιού, Ευόσμου, Μενεμένης και Αμπελοκήπων, έστω και αν σε ορισμένα σημεία βρίσκονται κάτω από το έδαφος, λόγω ανακατασκευών των δρόμων[10]) και νότια, εντός του λιμανιού.

Η πρόταση αυτή, η οποία πρόσφατα επαναδιατυπώθηκε, μπορεί να δώσει μια ανάσα ζωής στη δυτική Θεσσαλονίκη. Προήλθε από το Δήμο Μενεμένης και συνοδευόμενη με μια προμελέτη για το θέμα της σταθερής τροχιάς υποστηρίχθηκε και από τη Νομαρχία Θεσσαλονίκης (Απρίλιος 1999).

Σταθμός διαλογής φορτίων (Στρατιωτική Στάση) Νέας Μαγνησίας. Λήψη 1997, πριν από την αποκατάσταση του κτιρίου)



ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Το άρθρο βασίστηκε κυρίως στις προφορικές μαρτυρίες του Κωνσταντίνου Μποζίνη, πρώην Διευθυντή ΟΣΕ, και των Γεώργιου Γερασίμου και Έλλης Κορλίτη -Παπαγρηγορίου, κατοίκων Ελευθερίου - Κορδελιού. Χρησιμοποιήθηκαν, επίσης, τεκμήρια της εποχής που λειτουργούσε ο προαστιακός αυτός σιδηρόδρομος, τα οποία επιβεβαιώνουν τις αναμνήσεις.

2. Επτάλοφος: συνοικισμός, μεταξύ των συνοικισμών Αμπελοκήπων, Ξηροκρήνης, Μενεμένης και Σταθμού Κωνσταντινουπόλεως. Ιδρύθηκε το 1924 και κατοικείτο (1933) από 850 οικογένειες από την Θράκη και τη Μ. Ασία. Η συγκοινωνία, εκτός από τον προαστιακό σιδηρόδρομο, διεξαγόταν και με λεωφορεία αυτοκίνητα, τα οποία στάθμευαν στην πλατεία Βαρδαρίου, με αντίτιμο εισιτηρίου 2,50 δρχ. Βλ. Γ.Χ. Γαβριηλίδης, *Μέγας Οδηγός Θεσσαλονίκης και Περιχώρων (1932-1933)*, Έκδοση Μετοχικής Εκδοτικής Εταιρείας.

3. Νέα Μενεμένη (σήμερα Μενεμένη): συνόρευε με τους συνοικισμούς Αμπελοκήπων και Ν. Κουκλουτζά και με τους στρατώνες του συντάγματος σιδηροδρόμων. Κατοικείτο (1933) από 250 οικογένειες προσφύγων από τη Μενεμένη της Σμύρνης, οι οποίοι ασχολούνταν με τη γεωργία. Εξυπηρετούνταν μόνο από την τοπική σιδηροδρομική γραμμή. Βλ. Γ.Χ. Γαβριηλίδης, *ό.π.*

4. Χαρμάνκιοϊ: επί της οδού Μοναστηρίου, μεταξύ των συνοικισμών Ν. Μενεμένης, Ν. Κουκλουτζά και Ν. Κορδελιού. Αποτελείτο από 560 ξύλινα παραπήγματα, τα οποία εγκαταλείφθηκαν το 1918 από τα γαλλικά στρατεύματα, και από 40 θαλάμους που ανεγέρθηκαν από το υπουργείο Πρόνοιας. Ήταν ο παλιότερος προσφυγικός συνοικισμός της Θεσσαλονίκης. Δέχθηκε τις πρώτες οικογένειες προσφύγων από τη Μ. Ασία. Η συγκοινωνία εκτός από την τοπική σιδηροδρομική γραμμή εξυπηρετείτο και από λεωφορεία αυτοκίνητα, με αντίτιμο εισιτηρίου 5 δρχ. Βλ. Γ.Χ. Γαβριηλίδης, *ό.π.*

5. Νέο Κορδελιό: μεταξύ των συνοικισμών Ν. Κουκλουτζά και Χαρμάνκιοϊ. Κατοικείτο (1933) από 110 οικογένειες, εκ των οποίων οι μισές κατάγονταν από το ομώνυμο προάστιο της Σμύρνης και οι υπόλοιπες από το Βασιλικό της Βουλγαρίας. Οι κάτοικοι ασχολούνταν με την αμπελουργία, την κτηνοτροφία και τη γαλακτοκομία. Εξυπηρετούνταν από την τοπική σιδηροδρομική γραμμή και από λεωφορεία αυτοκίνητα που στάθμευαν στην πλατεία Βαρδαρίου, με αντίτιμο εισιτηρίου 5 δρχ.

6. Νέα Μαγνησία (Αραπλή). Έδρα ομώνυμης κοινότητας στην οποία υπαγόταν και ο παρακείμενος συνοικισμός Ντουντουλάρ. Από το σιδηροδρομικό της σταθμό διέρχονταν οι γραμμές Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης και Θεσσαλονίκης- Ειδομένης. Κατοικείτο (1933) από 600 οικογένειες γηγενών και προσφύγων από το Μουρατιέ της Μαγνησίας, που εξυπηρετούνταν από την τοπική σιδηροδρομική γραμμή και από λεωφορεία αυτοκίνητα που στάθμευαν στην αρχή της οδού Μοναστηρίου. Το αντίτιμο του εισιτηρίου ήταν 10 δρχ., όσο και του προαστιακού. Βλ. Γ.Χ. Γαβριηλίδης, *ό.π.*

7. Σήμερα την ύπαρξη του παλιού αυτού δρόμου θυμίζει η ονομασία «Στροφή Επταλόφου» της στάσης των αστικών λεωφορείων της γραμμής Ελευθερίου-Κορδελιού (Νο 19).

8. Ο συνοικισμός, ή οικοδομικός συνεταιρισμός μάλλον, περιλάμβανε (1933) 40 οικοδομές ιδιόκτητες, εξοφλούμενες προς το συνεταιρισμό. Το συνοικισμό αυτό με πολύ αγάπη περιγράφει στο βιβλίο της *Συνοικισμός Σιδηροδρομικών* η Μαρία Κέντρου - Αγαθοπούλου (εκδόσεις Κέδρος Α.Ε. 1998).

9. Συνοικισμός νοτίως της οδού Γιαννιτσών.

10. Στη διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου πολέμου, η έλλειψη χώρων στη Θεσσαλονίκη οδήγησε τις δυνάμεις της Entente να αναπτυχθούν και προς τα δυτικά, στις σημερινές συνοικίες που οριοθετούνται από τους μεγάλους αστικούς δήμους Αμπελοκήπων, Μενεμένης, Ευόσμου, και Ελευθερίου-Κορδελιού. Εκεί, στο εκτεταμένο τότε άνοιγμα που διαμορφωνόταν από τους οδικούς άξονες του Λεμπέτ (σημερινή οδός Λαγκαδά) και Μοναστηρίου, δημιουργήθηκε το Grand Parc d' Artillerie (σε συντομογραφία G.P.A.) με απέραντες αποθήκες πυρομαχικών, τεράστια γήπεδα με υλικό μηχανικού, αποθήκες ιματισμού, σχολές εκπαίδευσης ίππων και νοσοκομεία κτηνών (Βλ. Ανδρ. Θ. Δεληγιάννης - Δημ. Ι. Παπαδημητρίου, «Από την ιστορία των Σιδηροδρόμων της Θεσσαλονίκης (1915-1918)», *Η Θεσσαλονίκη* 1 (1985). Για τη διευκόλυνση των εκφορτώσεων και μεταφορτώσεων των εφοδίων και τη διοχέτευσή τους στις διάφορες μονάδες κατασκευάστηκε παρακαμπτήριος της γραμμής του Ενωτικού Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινουπόλεως, η οποία υπάρχει ακόμη μέχρι σήμερα.



Σταθμός διαλογής φορτίων (Στρατιωτική Στάση) Νέας Μαγνησίας. Λήψη 1999, μετά την αποκατάσταση του κτιρίου

Από τη Θεσσαλονίκη στα Σκόπια και το Zibeftche και από τα Σκόπια στη Μητροβίτσα

Αφιέρωμα στα 130 χρόνια από την καθιέρωση της σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης- Σκοπίων- Μητροβίτσας. Μεταφρασμένες μαρτυρίες με εισαγωγή και σχόλια·

Η λειτουργία του τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης-Σκοπίων, ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1873 -αποκλειστικά σε έδαφος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας- και στο τέλος του επόμενου χρόνου επεκτάθηκε μέχρι τη Μητροβίτσα. Ήταν η πρώτη σημαντική ευρωπαϊκή επένδυση στον ευρύτερο μακεδονικό χώρο. Αργότερα, το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης-Σκοπίων εντάχθηκε στο σιδηροδρομικό άξονα Θεσσαλονίκης-Zibeftche-Νις-Βελιγραδίου, που κατασκευάστηκε τμηματικά μέχρι το 1888, για να συνδεθεί η Θεσσαλονίκη με τη κεντρική και δυτική Ευρώπη (7/19 Μαΐου 1888). Έκτοτε ο άξονας αυτός αποτελεί γέφυρα εμπορίου, πολιτισμού, αλλά και σταθερή διέξοδο προόδου, ενισχύοντας το ρόλο της Θεσσαλονίκης ως σταυροδρόμι των Βαλκανίων.

Το κείμενο που ακολουθεί αποτελεί μετάφραση από τη γαλλική του *Almanach National au profit de l' Hôpital de Hirch* (IV année) του 1912, το οποίο τυπώθηκε στη Θεσσαλονίκη λίγο πριν την απελευθέρωση της πόλης. Είναι μια μαρτυρία ζωηρών εντυπώσεων και παρατηρήσεων του A. Grohmanm, προφανώς ενός όχι τυχαίου ταξιδιώτη, στη διαδρομή Θεσσαλονίκης - Σκοπίων - Ζιμπέφτσε και Σκοπίων-Μητροβίτσας.

Το κείμενο αξιολογήθηκε ως προσωπική ταξιδιωτική περιγραφή μιας σιδηροδρομικής διαδρομής και όχι ως επιστημονική πραγματεία, η δε μετάφρασή του συνδέθηκε με επεξηγηματικές παρενθέσεις και σχόλια, κυρίως εκεί που υπήρχε ανάγκη να συμπληρωθούν τα κείμενα και να δοθούν παλαιότερα ή νεότερα τοπωνύμια ή να τονισθεί η ελληνική παρουσία (αρχαία ή νεότερη) στις περιοχές διέλευσης της γραμμής. Το μεγαλύτερο, όμως, ενδιαφέρον του κειμένου παρουσιάζει η γλαφυρή περιγραφή και η επαλήθευση των περισσοτέρων σημείων του, έξω από προκαταλήψεις, που μόνο μια πένα με γνώσεις της ιστορίας της περιοχής θα μπορούσε να αποδώσει επάξια από «το παράθυρο του τραίνου».

Ο ταξιδιώτης που διασχίζει τη σιδηροδρομική γραμμή, που οδηγεί απ' τη Θεσσαλονίκη στο Zibeftche[1] και που διαπιστώνει την πρόοδο και την οικονομική ανάπτυξη αυτής της περιοχής, μπορεί να υπολογίσει ακριβώς το τεράστιο έργο που εκτελέστηκε απ' το βαρόνο Χιρς[2]. Χάρη στη συνεργασία μερικών διακεκριμένων τεχνικών, η κατασκευή του σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης-Σκοπίων μπόρεσε να τελειώσει το 1871[3]. Γι' αυτό τα φτωχά μέρη που βρίσκονταν επάνω στη γραμμή ή κοντά σ' αυτήν μεταβλήθηκαν μέσα σε λίγα χρόνια σε ακμαίες πόλεις. Χάρη στην κατασκευή του δικτύου η Θεσσαλονίκη απέκτησε την κυρίαρχη θέση που κατέχει σήμερα στις εμπορικές αγορές της Ανατολής.

Η σιδηροδρομική αυτή γραμμή, που μας οδηγεί μετά από διαδρομή 328 χλμ. σε 9 ώρες και 44΄ μέχρι τα σερβικά σύνορα, είδε τα δρομολόγιά της να αυξάνουν υπερβολικά.

Ο αριθμός των ταξιδιωτών που χρησιμοποιεί αυτή τη γραμμή για την Ευρώπη είναι υψηλός και σίγουρα θα αυξηθεί μόλις η εσωτερική κατάσταση της χώρας σταθεροποιηθεί, οι αμαξιτοί δρόμοι γίνουν περισσότεροι και η βιομηχανία αναπτυχθεί σε σχέση με τις ανάγκες και το φυσικό πλούτο της χώρας.

Σ' αυτή τη σύντομη μελέτη θα ασχοληθούμε με το να φανερώσουμε καθετί το ουσιαστικό, κυρίως από πλευράς ιστορικής, το μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής και τις γύρω (γειτονικές) περιοχές.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-TOPSIN (Γέφυρα)[4]

Μόλις βγει κανείς από την πόλη της Θεσσαλονίκης και αφήσει πίσω του τους λαχανόκηπους[5], η μεγάλη μακεδονική πεδιάδα ξετυλίγεται στα μάτια του. Περιορισμένη απ' τα δυτικά απ' τα βουνά του αρχαίου Μύγδονα[6] δεν προσφέρει τίποτα το ενδιαφέρον: απέραντα χωράφια λίγο καλλιεργημένα, φούρνοι από τούβλα οι οποίοι καπνίζουν, κάπου-κάπου στάνες για πρόβατα καμωμένες από σχοίνους, κατά μήκος του δρόμου μερικοί αρχαίοι τύμβοι, ζώα φορτωμένα, άμαξες με βόδια. Με μια γέφυρα[7] διασχίζει κανείς το Γαλλικό ποταμό, τον Εχέδωρο[8], όπου κατά την αρχαιότητα πλένανε το χρυσάφι με την άμμο και, επιτέλους, φτάνουμε στην πρώτη στάση,

Το κεντρικό κτίριο επιβατών του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού της Θεσσαλονίκης, από την πλευρά των σιδηροδρομικών γραμμών. Οικοδομήθηκε σε εφαρμογή τυπικών σχεδίων ευρωπαϊκών κατασκευαστικών εταιρειών, τα οποία είχαν μελετηθεί με κάθε λεπτομέρεια για οικονομία χρόνου και χρήματος. Επίμηκες, τοποθετημένο παράλληλα προς τις σιδηροδρομικές γραμμές, εξυπηρετούσε τη διαμπερή διέλευση από την πλατεία του σταθμού στο κρηπίδωμα των γραμμών (ακόμη δεν είχε χτισθεί η ανατολική προς την πόλη επέκταση). Η ανέγερσή του τοποθετείται μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής της γραμμής Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου (1894). Κατεδαφίστηκε στη δεκαετία του 1950



το Τόψιν (Γέφυρα). Πριν την άλωση της Κωνσταντινούπολης από τους Τούρκους, η Θεσσαλονίκη ήταν το σημείο εκκίνησης όλων αυτών που ήθελαν να αυξήσουν την κυριαρχία τους προς Βορρά και πολλές στρατιωτικές μονάδες υπήρχαν στη γύρω περιοχή. Το Τόψιν ονομαζόταν Topdjilar, δηλαδή μέρος όπου το πυροβολικό είχε το στρατόπεδό του, όπως και η τοποθεσία Yahyali ήταν η έδρα του πεζικού. Το Τόψιν παρουσιάζει ενδιαφέρον εξαιτίας των μεγάλων αγροτικών εγκαταστάσεων του Jacob Modiano[9]. Όμως, η τοποθεσία δεν είναι, παρ'όλα αυτά, αξιοποιημένη.

KARAOGLOU (Καστανάς) - AMATOVO (Άσπρος)

Από το Τόψιν ο δρόμος οδηγεί στο Yenidje-Vardar (Γιαννιτσά) και τα Vodena (Έδεσσα). Μετά το Τόψιν, η πεδιάδα στενεύει και μπαίνουμε στην κοιλάδα του Vardar[10] (Αξιού). Ο ποταμός με τις καταπράσινες όχθες, την οργιαστική βλάστηση της περιοχής προκαλεί μια ευχάριστη εντύπωση. Εκτάσεις με σιτάρι, σίκαλη, πεπόνια, καλύπτουν την κοιλάδα και τη γύρω περιοχή και η θέα γίνεται ακόμα πιο ελκυστική απ' τα βουνά που αχνοφαίνονται στον ορίζοντα. Οι σταθμοί Karaoglou (Καστανάς) και Amatovo (Άσπρος) δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Τα χωριά βρίσκονται σε φτωχικές περιοχές. Στο Amatovo (Άσπρος) υπάρχει ένας μεγάλος τύμβος, ο οποίος από μακριά δίνει την εντύπωση ενός οχυρώματος, στην κορυφή του οποίου θα στάθμευε ένας ιππέας. Δεξιά από τη σιδηροδρομική γραμμή βρίσκεται η λίμνη Amatovo[11]. Τα βράχια των ακτών της αποτελούσαν τέλειο καταφύγιο για τους βουλγάρους κομιτατζήδες, όταν αυτοί καταδιώκονταν από τους στρατιώτες[12].

Το κεντρικό κτίριο επιβατών του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού της Θεσσαλονίκης, από την πλευρά της πλατείας του σταθμού



KARASSULI (Πολύκαστρο)

Η τοποθεσία αυτή απέκτησε ενδιαφέρον από τότε που κατασκευάστηκε η διακλάδωση Kilindir (Καλινδοίων) - Karassuli (Πολύκαστρο)[13], χάρη στην οποία η κυβέρνηση μπορούσε να μεταφέρει στρατιωτικά σώματα απ' την Κωνσταντινούπολη στη Μακεδονία και την Αλβανία και αντιθέτως παρακάμπτοντας τη Θεσσαλονίκη.

GUMENDJA (Γουμένισσα)[14]

Πολύ κοντά απ' το Karassuli (Πολύκαστρο) διασχίζουμε τον Vardar (Αξιό) από μια σιδερένια γέφυρα που υποβάσταζαν 17 πέτρινες κολώνες[15]. Φτάνουμε στο σταθμό Gumendja που βρίσκεται στους πρόποδες των βουνών που ονομάζονται Gumendja Balkans (Πάικο). Η ομώνυμη τοποθεσία βρίσκεται μακριά από τη σιδηροδρομική γραμμή και είναι γνωστή κυρίως απ' τα αμπέλια της που παράγουν κρασί πολύ αγαπητό στη Μακεδονία.

GUEVGHELI (Γευγελή)[16]

Το τραίνο συνεχίζει το δρόμο του αριστερά του Vardar και εισέρχεται στα στενά, μήκους 10 km περίπου, που ονομάζονται Tchingane Derbend (στενά των Τσιγγάνων)[17]. Η περιοχή είναι αρκετά γραφική. Στο χωριό Slop[18] η κοιλάδα πλαταίνει ξανά και το τραίνο πηγαίνει προς το Guevgheli. Αριστερά βρίσκεται το κεφαλοχώρι Mayadagh[19], οι κάτοικοι του οποίου ασχολούνται κυρίως με την υφαντουργία. Χαμηλά βρίσκεται η τοποθεσία Dzeowa ή Sehowa (νέο όνομα Ειδομένη), βουλγαροκαθολική. Το τραίνο διασχίζει τη Malareka και πλησιάζει στη Guevgheli (Γευγελή). Τα ανοικτό-

Αναμνηστική φωτογραφία (1929) με φόντο το νεοκλασικό κτίριο του σιδηροδρομικού σταθμού Ειδομένης. Η κατασκευή του ολοκληρώθηκε το 1927. Καταστράφηκε κατά τη γερμανική υποχώρηση το 1944



Chemins de fer Orientaux

SALONIQUE - USKUB - ZIBEFTCHE

Train mixte No 512	Train de Voyageurs No 502	STATIONS		Train de Voyageurs No 503	Train mixte No 513	Distance Kilométrique
8.48	8.22	Dép. Salonique	Ar.	7.39	6.21	.
9.34	8.57	» Topsin	»	7.07	5.39	24
10.02	9.18	» Karaoglou	»	6.45	5.11	.
10.21	9.32	» Amatovo	»	6.31	4.56	44
10.56	9.54	» Karasouli	»	6.10	4.30	57
11.11	10.04	» Goumendjé	»	6.00	4.14	61
12.02	10.39	» Guevguéli	»	5.31	3.35	80
12.46	11.13	» Miroftché	»	4.54	2.45	102
1.00	11.22	» Stroumnitza	»	4.46	2.35	105
1.40	11.52	Ar. Demirkapou	Dép.	4.16	1.54	125
1.50	12.12	Dép. Demirkapou	Ar.	4.11	1.49	.
2.40	12.49	» Krivolak	»	3.40	1.07	146
3.24	1.23	» Venitziani-Gratzko		3.02	12.22	167
4.19	2 05	Ar. Keuprulu	Dép.	2.19	11.26	.
4.29	2.13	Dép. Keuprulu	Ar.	2 12	11.16	195
5.26	2.56	» Zélénico	»	1.32	10.24	221
6.10	3.31	Ar. Uskub	Dép.	12.56	9.39	244
7.00	3.41	Dép. Uskub	Ar.	12.41	9.13	.
7.55	4.15	» Adjarlar	»	12.10	8.26	264
8.57	4.52	» Koumanovo	»	11.43	7.49	281
9.25	5.11	» Tabanoftché	»	11.21	7.12	294
9.59	5.29	» Préchova	»	11.08	6.50	303
10.12	5.39	» Boukaroftché	»	10.55	6.27	308
10.40	5.56	» Bouyéneftché	»	10.36	5.57	321
10.54	6.06	Ar. Zibeftché (Doua)	Dép.	10.25	5.38	329
11.01	6.13	Dép. Zibeftché (Doua)	Ar.	9.30	4.34	.
11.04	6.16	Ar. Ristovatz	Dép.	9.27	4.30	.
12.30	6.50	Dép. Ristovatz	Ar.	9.22	4.04	.
5.51	9.56	Ar. Nisch	»	6.13	9.45	.
.	5.00	» Belgrade	»	11.30	.	.
.	1.00	» Budapest	»	3.20	.	.
.	6.40	Ar. Vienne Gare St. E. G.	Dép.	8.50	.	.
.	8.00	Dép. Vienne Gare de l'Ouest	Ar.	6.30	.	.
.	10.52	Ar. Paris	Dép.	10.20	.	.

Πρόγραμμα δρομολογίων, 1912

χρωμα σπίτια με τις κόκκινες κεραμιδένιες στέγες εναρμονίζονται ευχάριστα με το πράσινο των δένδρων. Πίσω ζωγραφίζονται τα βουνά της Karadjaova (Καρατζόβας)[20], της οποίας η κορυφή (2.180 μ.) είναι καλυμμένη με χιόνι τους περισσότερους μήνες του χρόνου. Η Guevgheli (Γευγελή) είναι κέντρο καλλιέργειας μεταξοσκώληκα. Ο πληθυσμός της, περίπου 7.000, αποτελείται από Βουλγάρους, Τούρκους και Έλληνες. Η Guevgheli (Γευγελή) είναι έδρα καϊμακάμη (επάρχου) και διαθέτει ισχυρή φρουρά. Στη γύρω περιοχή υπάρχουν θερμά λουτρά.

MIROFTCHE - STRUMNITZA (Στρώμνιτσα)

Βορείως της Guevgheli, εκτείνεται μια εύφορη πεδιάδα όπου δίπλα σε εκτάσεις με μουριές βλέπει κανείς απέραντα χωράφια με αραβόσιτο. Φτάνουμε στο σταθμό Miroftche, αξιόλογο μόνο για το εμπόριο ξυλοκάρβουνου. Το τραίνο διασχίζει στη συνέχεια ξανά τον Vardar (Αξιό) και φτάνει στη Strumnitza (Στρώμνιτσα)[21], όπου ο σταθμός έχει το ίδιο όνομα με την πόλη, ενώ η πόλη βρίσκεται πολύ μακριά, προς τα ΒΔ. Η Strumnitza (Στρώμνιτσα) είναι πλούσια σε αμπέλια. Τα σταφύλια αυτής της περιοχής, συσκευασμένα σε τελάρα με την επιγραφή «raisins de table turcs» (επιτραπέζια τουρκικά σταφύλια), εξάγονται μέχρι και τις γερμανικές πόλεις.

DEMIR - KAPU (Δεμίρ - Καπού)[22]

Μετά τη Strumnitza (Στρώμνιτσα) το τραίνο εισέρχεται σε στενά πολύ γραφικά. Δεξιά βρίσκεται το μικρό σλαβικό χωριό «Gradez», όπου ο πληθυσμός διατηρεί με ευλάβεια ήθη και έθιμα από πάρα πολλούς αιώνες. Ο σιδηρόδρομος ακολουθεί το ρου του Vardar (Αξιού) με τα πολλά γυρίσματα, διέρχεται τον ποταμό σε 113 χιλιόμετρα[23] χαράζει μια καμπύλη τροχιά σε ένα επιβλητικό βραχώδες στενό και επανέρχεται στην πεδιάδα μπροστά στο σταθμό Demir-Kapu (Δεμίρ-Καπού). Εδώ, από πλευράς γραφικότητας, είναι το πιο ενδιαφέρον μέρος της διαδρομής Θεσσαλονίκης - Uskub (Σκοπίων). Απότομοι βράχοι στη σειρά είναι τόσο κοντά στον αφρισμένο Vardar (Αξιό), που με πολύ μεγάλη δυσκολία μπόρεσαν να βρουν το κατάλληλο μέρος για την κατασκευή της γραμμής. Η έξοδος από τα στενά των βράχων σχηματίζει ένα μικρό τούνελ, μισό φυσικό, μισό τεχνητό. Στην αρχαιότητα, αυτά τα στενά ήταν δρόμος, χαραγμένος πιθανώς από τον βασιλιά Αρχέλαο[24] της Μακεδονίας, που αργότερα διαμορφώθηκε απ' τους Ρωμαίους. Στην είσοδο των στενών ίδρυσαν μια αποικία και γι' αυτό αργότερα ήρθαν στο φως πολλά αντικείμενα, όπως μια μεγαλοπρεπής σαρκοφάγος από πέτρα με ανάγλυφες παραστάσεις, που παρίσταναν σκηνές μάχης και κυνηγιού.

KRIVOLAK[25] - V. GRADSKO

Απέναντι απ' το Demir-Kapu, η περιοχή είναι όλο και περισσότερο άγονη. Η κοιλάδα φαρδαίνει, φτάνουμε στο Hamam-Tschiftlik και στα χωριά που βρίσκονται δεξιά του Vardar (Αξιού): Dubljani, Bistrendji και Vojsan. Αντί για φυτείες, υπάρχουν ορυχεία σχιστόλιθου: η περιοχή παρουσιάζει μια θλιμμένη όψη. Κάπου κάπου διακρίνει κανείς κάποιο μικρό χωριό με σπίτια φτωχικά (με καλύβες). Η περιοχή είναι έτσι μέχρι το Krivolak και το Veneziani Gratsko. Από αυτόν τον τελευταίο σταθμό ξεκινά ο δρόμος για το Perlepi (Πριλέπ) και το Monastir (Μοναστήρι)[26]. Αυτός ο σταθμός, που άλλοτε ήταν πολυσύχναστος, έχασε την αξία του από τότε που κατασκευάστηκε η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου[27]. Η διαδρομή με αυτοκίνητο απ' το Gratsko στο Μοναστήρι ήταν 12 ώρες. Λίγο πριν το σταθμό Gratsko βρίσκονται τα ερείπια του αρχαίου φρουρίου Stobi (Στόβοι)[28], που ήταν σπουδαίο στην αρχαία Παιονία. Τα φρούρια καταστράφηκαν το 479 απ' τους Βησιγότθους. Εντούτοις, αργότερα έπρεπε να είχαν ξαναεπισκευασθεί, διότι έγιναν αιτία μαχών ανάμεσα στους Βυζαντινούς και τους Βουλγάρους το 1014.

USKUB-MITROVITZA

Train mixte No 622	STATIONS		Train mixte No 621	Prix en Ps. or I	II	III
6.40	Dép. Uskub	Ar.	8.00	12.25	9.	5.50
7.47	» Eleshan	»	7.12	18.	13.25	8.25
8.38	» Orhanié	»	6.42	26.75	19.50	12.25
9.48	» Firouzbey	»	5.58	36.50	26.50	16.50
10.39	» Liplian	»	5.05	45.50	33.25	20,75
11.34	» Prichtina	»	4.15	54.75	40.	25.
12.19	» Voutchitrn	»	3.25	58.25	42.25	26.50
12.35	Ar. Mitrovitza	Dép.	3.05	.	.	.

Πρόγραμμα δρομολογίων Σκοπίων - Μητροβίτσας

KUPRULU (Βελισσά)[29]

Συνεχίζεται ο δρόμος, το τοπίο αλλάζει ξανά. Τα χωράφια είναι καλά καλλιεργημένα και η βλάστηση είναι ανθηρή. Κοντά στο Kuprulu η κοιλάδα είναι στενή και το τραίνο πηγαίνει κοντά στο Vardar (Αξιό). Η πόλη του Kuprulu, πολύ γραφική, αμφιθεατρικά κτισμένη και από τις δύο μεριές του Vardar (Αξιού), φαίνεται πολύ όμορφη με τις γέφυρές της, τα σπίτια της, άλλα μικρά κι άλλα μεγάλα και τον εργατικό πληθυσμό της, περίπου 22.000 άνθρωποι, όπου υπερισχύει το βουλγάρικο στοιχείο. Οι Βούλγαροι ονομάζουν την πόλη Veles, ενώ το τουρκικό όνομά της οφείλεται στη σειρά των γεφυριών που ενώνουν τις δύο όχθες του Vardar (Αξιού). Οι Έλληνες την ονομάζουν Velissa ή Velessos. Η πόλη βρίσκεται στη θέση της αρχαίας Bylacora[30]. Ανήκε στον Μέγα Αλέξανδρο καθώς και στο βασίλειο της Παιονίας[31]. Τον 3ο αιώνα π.Χ. έγινε ρωμαϊκή αποικία. Το αρχαίο Veles θα έπρεπε να έχει 36 εκκλησίες στα υψώματα της πόλης. Συναντάμε ακόμα και σήμερα μερικά μοναστήρια, μεταξύ των οποίων αυτό του Αγίου Δημητρίου και την παλιά εκκλησία του Αγίου Spasse (Σωτήρος). Στην απότομη πλευρά είναι κτισμένη η καινούργια εκκλησία Άγιος Pantaleon (Άγιος Παντελεήμων)[32]. Η περιοχή παράγει κρασί -εδώ αποστάζουν κυρίως φυσικό νερό. Ο πληθυσμός ασχολείται με την ύφανση του βαμβακιού, τη σηροτροφία και την καλλιέργεια του καπνού. Οι κάτοικοι ειδικεύονται στη βιομηχανία κεραμικής, την οποία προσπάθησαν να τελειοποιήσουν τα τελευταία χρόνια. Όμως, δεν είχαν μεγάλη επιτυχία, εξαιτίας της εισαγωγής απ' το εξωτερικό φτηνών ειδών κεραμικής. Όμως, δεν εισάγονται στάμνες από κόκκινο άργιλο, γεμάτες με δροσερό νερό που αγοράζονται στο σταθμό Kuprulu απ' τους διψασμένους ταξιδιώτες. Η πόλη διαθέτει πολλή φρουρά, πολλούς στρατώνες, στάβλους και στρατιωτικό νοσοκομείο. Υπήρξε πάντοτε ορμητήριο βουλγάρικων επαναστατικών κινημάτων.

ZELENIK

Μόλις αφήνει κανείς το Kuprulu, το τραίνο πηγαίνει πάλι στη στενή κοιλάδα κατά μήκος της αριστερής όχθης του Vardar (Αξιού). Η περιοχή είναι

ελκυστική την άνοιξη, οι πλαγιές των βουνών είναι καταπράσινες. Οι δε κουφοξυλιές που αφθονούν στην περιοχή γεμίζουν τον αέρα με μια υπέροχη απαλή μυρωδιά. Στη δεξιά όχθη, ο Picinia χύνεται στον Vardar (Αξιό) και εκεί κοντά στα γύρω υψώματα βρίσκεται το μεγάλο μοναστήρι Sveti Ioannou. Σχεδόν δε απέναντι βρίσκεται και ένα δεύτερο μοναστήρι που ονομάζεται Bogoroditza. Αριστερά υψώνονται οι κορυφές Nitka (1.435 μ.) και Ostri (1.555 μ.) των ορέων Brazda Planina. Απέναντι απ' τη λίμνη Kaplan, το τραίνο αφήνει την κοιλάδα και κατευθύνεται προς την απέραντη πεδιάδα του Uskub (Σκοπίων)[33]. Πριν την κατασκευή του σιδηροδρόμου όλες οι μεταφορές γίνονταν απ' το δρόμο που οδηγεί από το Uskub (Σκόπια). Από εκείνη την εποχή χρονολογείται το παλιό χάνι Kaplan Han που βρίσκεται πάνω στο δρόμο, μπροστά στην ομώνυμη τοποθεσία της οποίας η ιστορία είναι στενά δεμένη με τις ληστείες που γίνονται κατά τα τελευταία χρόνια.

Η ΠΟΛΗ USKUB (ΣΚΟΠΙΑ)

Αφήνοντας πίσω το σταθμό του Zelenico, το τραίνο κατευθύνεται προς την πρωτεύουσα της Αλβανίας, το Uskub[34]. Η πεδιάδα είναι καλλιεργημένη. Στα ΒΑ διακρίνει κανείς τα βουνά Tchardagh, που η ψηλότερη κορυφή τους, το Ljobutren, έχει χιόνια ακόμη και το καλοκαίρι. Επιτέλους, το τραίνο φτάνει στο Uskub με τους πολλούς κήπους και τους πολυάριθμους μιναρέδες. Το Uskub, όπως εξάλλου και οι περισσότερες τουρκικές πόλεις, ενώ από μακριά δίνει την εντύπωση ωραίας πόλης, από κοντά απογοητεύει. Το Uskub πρόοδευσε κατά τα τελευταία χρόνια. Έγιναν διαπλατύνσεις οδών, κατασκευάστηκαν κτίρια και μπορεί κανείς να συμπεράνει πως ο καθαρά αλβανικός χαρακτήρας της πόλης, ο οποίος διατηρήθηκε μέχρι σήμερα, θα χαθεί στις επόμενες δεκαετίες. Παρ'όλα αυτά, το Uskub δε θα μπορέσει ποτέ να συγκριθεί με τις άλλες ευρωπαϊκές πόλεις. Αν εξαιρεθούν τα παραπάνω, η καθαριότητα των οδών είναι, ανάμεσα στα άλλα, ελλιπής και τα σκουπίδια αποτελούν μια πραγματική συμφορά για την πόλη. Το Uskub, το αρχαίο Scopi, η πρωτεύουσα της επαρχίας Δαρδανίας[35], Skoplje στα βουλγάρικα, έχει πληθυσμό περί τους 45.000 κατοίκους[36], οι μισοί από τους οποίους είναι Τούρκοι και Αλβανοί μουσουλμάνοι. Υπάρχουν, επίσης, Βούλγαροι, Σέρβοι, Εβραίοι, Έλληνες, Τσιγγάνοι και Αλβανοί καθολικοί[37]. Το Uskub είναι έδρα διοικητού σώματος στρατού καθώς και ενός vali (νομάρχη). Διαθέτει δε ισχυρή φρουρά. Η πόλη εκτείνεται κατά μήκος των οχθών του ποταμού Vardar (Αξιού), όπου και στήθηκαν πολλές ξύλινες γέφυρες κοντά σε μια παλιά πέτρινη[38] που πρόσφατα διαπλατύνθηκε. Σε μια προεξοχή του βουνού υψώνεται το κάστρο. Εκεί, επίσης, ξεχωρίζει κανείς και το χάνι Kurschumli, που είναι ένα παλιό σπίτι περιφραγμένο, όπου διέμεναν οι μεγαλέμποροι που έφθαναν απ' τη Ragusa[39]. Αργότερα, το κτίσμα χρησιμοποιήθηκε ως φυλακή. Ο επίσκοπος των Αλβανών καθολικών έχει την έδρα του στο Uskub, καθώς επίσης και ο επίσκοπος των Ελλήνων και των Βουλγάρων[40]. Η πόλη εξάγει δημητριακά, δέρματα, δερμάτινα είδη κυρίως, τα φημισμένα δερμάτινα του Kordouan. Κοντά

Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Γευγελής ανακατασκευασμένος μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο σε «βυζαντινό» αρχιτεκτονικό ρυθμό



Η έξοδος από τα στενά του Δεμίρ Καπού, τοπίο μοναδικής φυσικής ωραιότητας



στο Uskub υπάρχει σύστημα καναλιών που ανάγεται στους ρωμαϊκούς χρόνους. Το αρχαίο Skopi βρισκόταν 2 χλμ. περίπου ΒΑ της σημερινής πόλης, στη θέση Zlokutschan-Kalessi: καταστράφηκε το 518 από σεισμό και αργότερα ο αυτοκράτορας Ιουστινιανός έκτισε, στο ίδιο μέρος, μια καινούργια πόλη, την οποία ονόμασε Justinien Prinia[41]. Όμως, το αρχαίο όνομα επανήλθε σύντομα και η πόλη αργότερα ανήκε στο βασίλειο των Βουλγάρων. Στα 1282 περιλήφθηκε στο βασίλειο των Σέρβων απ' τον Stephan Urosche II. Στο Uskub είναι που το 1346 ο βασιλιάς Stephan Duschan[42] στέφθηκε τσάρος των Σέρβων και των Ελλήνων. Η εγκατάσταση βενετών μεγαλεμπόρων καθώς και μεγαλεμπόρων απ' τη Ragusa οφείλεται σ' αυτόν το βασιλιά και είναι αυτός που, στα 1349, δημοσίευσε νόμους που έμειναν ξακουστοί. Μετά το θάνατό του, το βασίλειο της Σερβίας έγινε λεία των Τούρκων και το Uskub έγινε έδρα του Sandjak, υποδιαίρεση επαρχίας της παλιάς Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με το ίδιο όνομα. Το 1389 ο σουλτάνος Bayazid ενίσχυσε τον πληθυσμό της πόλης με εποικισμό[43]. Σύμφωνα με τον τούρκο συγγραφέα «Hadji Kalfa»[44], το Uskub αναφερόταν στα αρχαία ελληνικά βιβλία σαν «η νύφη της Ελλάδας». Η πόλη έχει πολλά τζαμιά, ένα «Bezesten»[45], ωραίες τοποθεσίες περιπάτου καθώς και ένα οχυρωμένο παλάτι. Το περίφημο ρολόι χρονολογείται απ' τα παλιά χρόνια και είναι το πιο μεγάλο απ' τα γνωστά ρολόγια της Χριστιανοσύνης. Χτυπάει κάθε ώρα, μέρα νύχτα και οι χτύποι του ακούγονται σε απόσταση 3 ωρών από την πόλη. Ένας ειδικός ωρολογάς είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή του. Ο άγγλος ταξιδιώτης Brown, που επισκέφθηκε το Uskub το 1669, αναφέρει ότι επτακόσιοι (700) εργάτες απασχολούνταν στα βυρσοδεψεία για την παραγωγή και κατεργασία δερμάτων. Ο ίδιος περιγράφει την πόλη εγκωμιαστικά, εκφράζει δε το θαυμασμό του για τους λαμπρούς και περίτεχνους κήπους των κατοίκων.



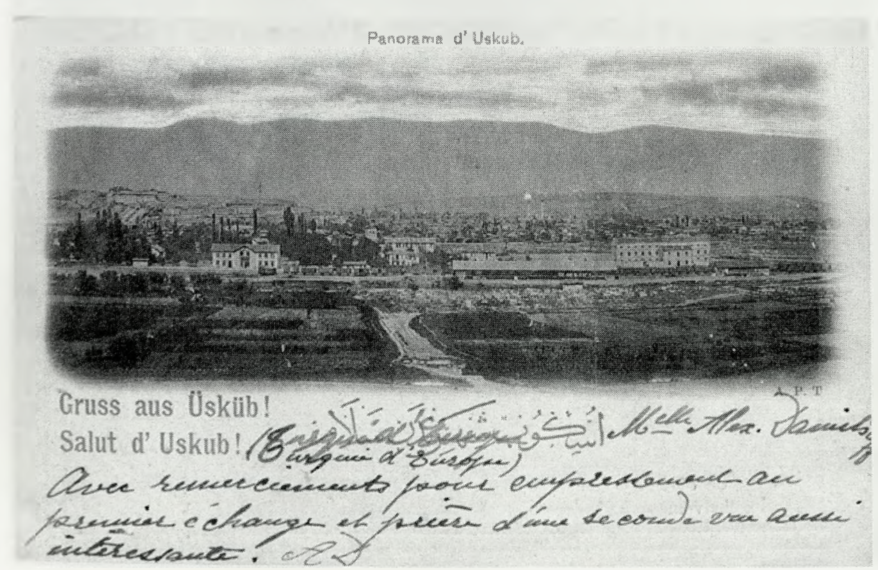
Κιουπρουλού ή Βελεσσά, σήμερα Βέλες. Στη σιδηροδρομική γραμμή διακρίνεται χειροκίνητο όχημα μεταφοράς προσωπικού γνωστό στους παλαιότερους σιδηροδρομικούς ως «δρεζίνα των επιθεωρητών»

ΑΠ' ΤΟ USKUB ΣΤΟ ZIBEFTCHE[46]

Απ' το Uskub το τραίνο κατευθύνεται προς τα σερβικά σύνορα. Αυτή η γραμμή ολοκληρώθηκε και δόθηκε στην κυκλοφορία το 1888: οι περιοχές τις οποίες διασχίζει είναι εύφορες και είναι όλες καλλιεργημένες. Ο πρώτος σταθμός είναι το Adjarlar. Κατόπιν, ο σιδηρόδρομος διασχίζει την ορεινή Uzundjowa και ανεβαίνει μέχρι τη Kumanova σε ύψος 426 μ. Η πόλη Kumanova βρίσκεται κοντά στο σταθμό και είναι κτισμένη δεξιά της σιδηροδρομικής γραμμής. Πρόκειται για ένα εμπορικό κέντρο με ζωηρή κίνηση. Το όνομά της πρέπει να το οφείλει στους «Kumanes», τουρκική φυλή ιππέων, οι οποίοι, κατά το 13ο αιώνα, πήραν μέρος στον πόλεμο των Βουλγάρων εναντίον του Βυζαντίου ως σύμμαχοι των Βουλγάρων. Ο πληθυσμός της είναι περίπου 10.000 κάτοικοι και αποτελείται από Βουλγάρους, Τούρκους και Σέρβους. Μετά το σταθμό της Kumanova, οι επόμενοι σταθμοί είναι οι πόλεις: Tabanoftche, Preschowa, Bukaroftche, Bojeneftche και τελευταίος ο συνοριακός σταθμός Zibeftche, όπου υπάρχει το τουρκικό τελωνείο και γίνεται ο έλεγχος των διαβατηρίων. Το τραίνο έχει την ίδια σχεδόν κατεύθυνση με το δρόμο που οδηγεί στα σερβικά σύνορα, ο οποίος κατασκευάστηκε απ' τον Midhat Pacha. Μεταξύ σιδηροδρομικής γραμμής και δρόμου, κυλά ο παραπόταμος Moravitza, που χύνεται στο Morawa[47] κοντά στη Lavaschowa. Με την επανεμφάνιση συμμοριών στην περιοχή, ένα μεγάλο μέρος της γραμμής Θεσσαλονίκης-Zibeftche φυλάσσεται από το στρατό. Στις μεγάλες γέφυρες, στους κόμβους και τα νευραλγικά σημεία, ο ταξιδιώτης βλέπει στρατιωτικά αποσπάσματα και τουρκικές περιπόλους. Είναι ευχής έργο η κυβέρνηση να κατορθώσει να απομακρύνει οριστικά τον κίνδυνο απ' τις συμμορίες, προς όφελος του εμπορίου της περιοχής.

Η ΔΙΑΔΡΟΜΗ USKUB (ΣΚΟΠΙΩΝ) - MITROVITZA (ΜΗΤΡΟΒΙΤΣΑ)

Η σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει το Uskub με τη Mitrovitza έχει μήκος 119 χιλιόμετρα και το τραίνο τη διανύει σε έξι ώρες. Όσοι ενδιαφέρονται, έστω και για λίγο, για την ποικιλομορφία των χωρών και των τόπων καθώς και για τις διαφορές των ηθών πρέπει οπωσδήποτε να ταξιδέψουν απ' το Uskub στη Mitrovitza: οι ποικίλες αλβανικές φορεσιές, που ο ταξι-



Πανοραμική άποψη της πόλης των Σκοπίων προ του 1912. Διακρίνεται το κεντρικό κτίριο επιβατών του σιδηροδρομικού σταθμού, πανομοιότυπο με εκείνο της Θεσσαλονίκης. Αργότερα, λόγω αναγκών, δέθηκε επέκταση προς τη δεξιά πλευρά του

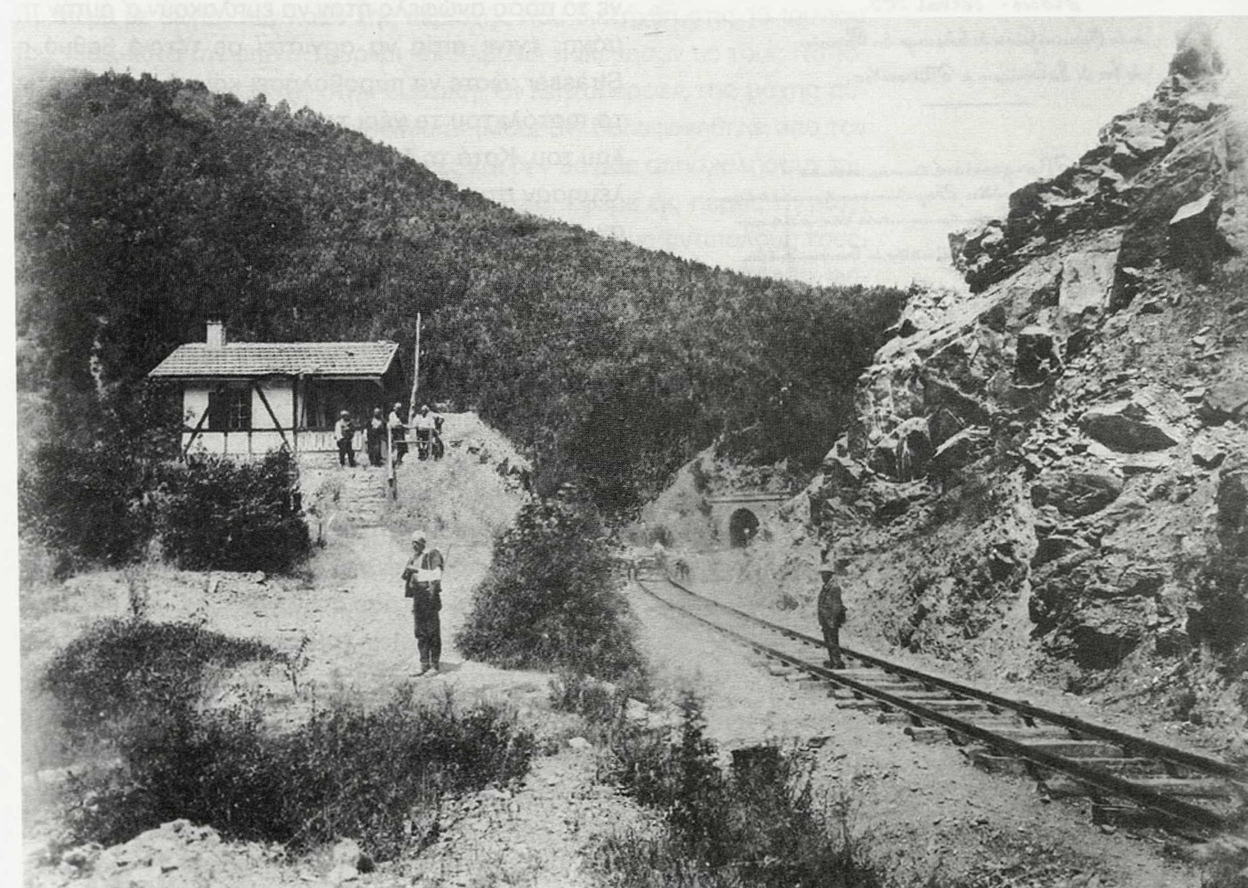
διώτης έχει την ευκαιρία να δει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, είναι ένας πόλος έλξης, ένα είδος ατραξιόν. Όμως, και οι τοπογραφικές ομορφιές της περιοχής είναι εξίσου αξιοθαύμαστες.

ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΤΟΥ KATCHANIK

Το τραίνο, που πηγαίνει απ' το Uskub στη Mitrovitza και αφού έχει διασχίσει και αφήσει πίσω του τον Αξιό (Vardar) στην τοποθεσία Vlahi, εισέρχεται στην κοιλάδα του Lepanatz. Στο σταθμό του Eieshan το υψόμετρο είναι κιόλας 363 μ. πάνω από τη θάλασσα. Από εδώ η κοιλάδα στενεύει, καταλήγοντας σε στενά αναμφισβήτητης στρατηγικής σημασίας: πρόκειται για τα στενά του Katchanik[48] ή Orhanie, ονομασία που διατηρείται ακόμα στη μνήμη όλων εξαιτίας του ρόλου που έπαιξαν στην τελευταία αλβανική επανάσταση. Σ' αυτά τα στενά είναι που οι αλβανοί αντάρτες έκοψαν κάθε επικοινωνία μέσω του τραίνου και πρόβαλαν αντίσταση στο στρατό επί πολλές ημέρες. Εδώ το τοπίο είναι μοναδικό σε ομορφιά: οι απόκρημνες πλαγιές των βουνών, κατάφυτες από δέντρα που υψώνονται και απ' τη μια πλευρά και απ' την άλλη, οι ξεροί βράχοι, το ψιθύρισμα των νερών του Lepanatz, ο δροσερός και καθαρός αέρας που πνέει, τονώνουν και ισχυροποιούν συναισθηματικά τον ταξιδιώτη. Οι βουνοκορφές του Ljubotrn ή αλλιώς Ljubeten, που σημαίνει «αγκάθι», υψώνονται αριστερά απ' το Katchanik σε υψόμετρο 2.510 μ., η πιο ψηλή βουνοκορφή είναι η «Char-Planina». Με αφετηρία το σταθμό, μπορεί κανείς να φτάσει στις βουνοπλαγιές περίπου μέσα σε 7 ώρες με το άλογο, ενώ για την ανάβαση μέχρι την κορυφή χρειάζονται άλλες 4 ώρες. Για τον τουρίστα η εκδρομή αυτή είναι από τις πιο ευχάριστες: μεγάλα δάση από δρυς και οξιές που γοητεύουν, ενώ προς την κορυφή η φύση μοιάζει με αυτήν των Άλπεων. Στις εκβολές του ποταμού Neredinka Reka, κοντά στο σταθμό του Katchanik, βρίσκονται τα ερείπια ενός παλιού κάστρου, τα οχυρωμένα τείχη του οποίου σχημάτιζαν τρίγωνο. Με το πέρασμα του χρόνου, ένα μεγάλο μέρος του κάστρου αυτού γκρεμίστηκε και τα υλικά του αφαιρέθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν για το κτίσιμο των σπιτιών. Δε γνωρίζουμε με ακρίβεια ποιος έκτισε αυτό το μεγάλο κάστρο, θα πρέπει να έχει όμως κτιστεί πριν τον 11ο αιώνα. Στα παλιά σέρβικα τραγούδια αναφέρεται ένα κάστρο που λεηλατήθηκε και το οποίο ήταν στο Katchanik. Πολύ πιθανό να πρόκειται γι' αυτό που σήμερα είναι ερειπωμένο. Στην περιφέρεια αυτή, κατά το 1800, οι ληστείες είχαν τέτοια συχνότητα, που ο Rechid Pacha του Kalkandelen αναγκάστηκε το 1807 να κάψει τελείως τα δάση του Katchanik, προκειμένου να καταδιώξει τους ληστές και να τους εκδιώξει. Το Kalkandelen είναι ιστορική τοποθεσία. Η ιστορία του έχει αναβιώσει στο έργο του A. Arneth. Μετά την κατάληψη της Νις απ' τον αυτοκρατορικό στρατό, ο κόμης Piccolomini προχώρησε προς Νότο, επικεφαλής των στρατιωτικών σωμάτων που είχαν μείνει στη Σερβία, κατέλαβε την Πρίστινα, την πεδιάδα του Merles, τα στενά του Katchanik, οδήγησε την εμπροσθοφυλακή μέχρι το Uskub (τα Σκόπια) και κατόρθωσε, μάλιστα, να καταλάβει και την πόλη. Ο χριστιανικός πληθυσμός της πό-



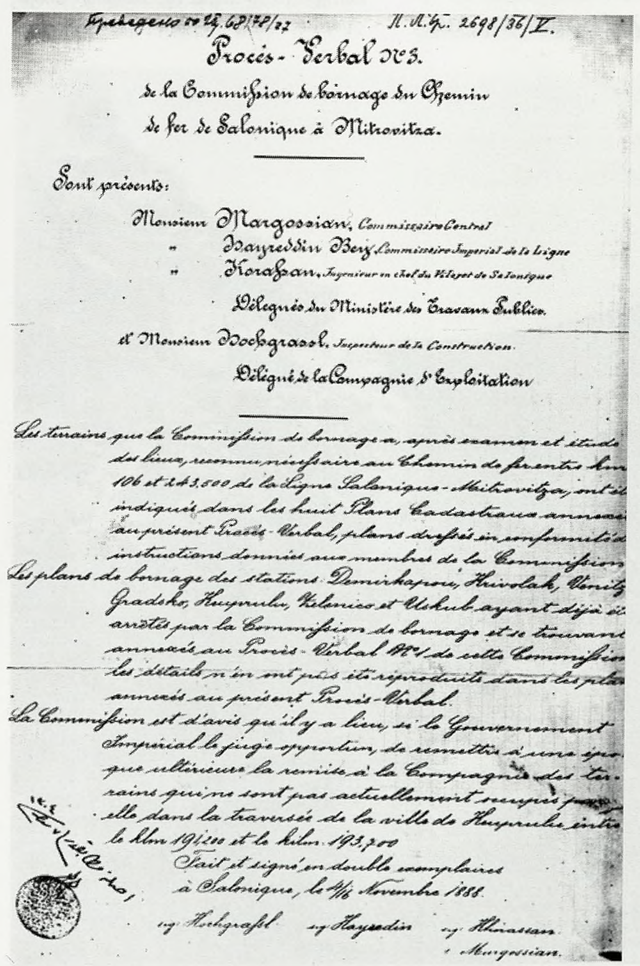
Η αλλαγή του ονόματος του σιδηροδρομικού σταθμού Σκοπίων μετά την άφιξη του σερβικού στρατού, κατά την εποχή του Πρώτου Βαλκανικού πολέμου. Στην προμετωπίδα του σταθμού διακρίνεται η νέα επιγραφή «σερβικός βασιλικός σταθμός Σκοπίων», ενώ το τρένο φέρει την πινακίδα με την επιγραφή Uskub



Οίκημα για τη διαμονή της φρουράς που επιτηρούσε το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Σκοπίων και Ζιμπέφτσε

λης προσχώρησε στον κόμη Piccolomini και περίμενε απ΄ αυτόν μόνιμη προστασία. Οι Τούρκοι αποθαρρύνθηκαν πάρα πολύ απ΄ τις επιτυχίες του αυτοκρατορικού στρατού, γεγονός που έδινε στον αυτοκράτορα μοναδική ευκαιρία να συνάψει ειρήνη με ευνοϊκούς όρους. Ο Piccolomini έχασε αυτή την ευκαιρία και αναγκάστηκε να δώσει μια σειρά από μάχες, οι οποίες απόσβησαν τις προηγούμενες επιτυχίες και το μεγαλύτερο κακό υπήρξε ο θάνατος του Piccolomini, που συνέβη στις 9 Νοεμβρίου του 1689 στην Πρίστινα. Ο διάδοχός του, ο δούκας του Holstein, νομίζοντας πως μπορούσε να κακομεταχειριστεί τους Αλβανούς και έχοντας επιβάλει σ΄ αυτούς υψηλούς φόρους, δημιούργησε πάρα πολλούς εχθρούς μεταξύ των Αλβανών, οι οποίοι, για άλλη μια φορά, προσχώρησαν στους Τούρκους. Όμως, παρ' όλ' αυτά, κατόρθωσε, στις 27 Νοεμβρίου του 1689, να δώσει μάχες στο Stippo με τον τούρκικο στρατό 6.000 ανδρών υπό τη διοίκηση του Πασά του Uskub και της Σόφιας. Όμως κατά τη διάρκεια του ίδιου χειμώνα, άλλος ένας τουρκικός στρατός εισήλθε στο Katchanik, κατέβαλε το κάστρο και νίκησε ολοκληρωτικά τον βαρόνο Strasser που ήταν επικεφαλής των εχθρικών στρατευμάτων. Ο Stasser μισήθηκε απ΄ τους Αλβανούς, διότι διέταξε την εκτέλεση ενός απ΄ αυτούς για ασήμαντη αιτία. Του είχαν απομείνει μόνο 2.800 άνδρες, που έπρεπε να πολεμήσουν εναντίον 12.000 Τούρκων. Εντούτοις, και παρ΄ ό,τι οι δύο στρατοί ήταν δυσανάλογοι, είχε το σθένος να αντιμετωπίσει τον εχθρό στην πεδιάδα. Ένας αλβανός σύμβουλος, ο οποίος του επεσήμανε το πόσο ανώφελο ήταν να εμπλακούν σ΄ αυτήν τη μάχη, έγινε αιτία να οργιστεί σε τέτοιο βαθμό ο Strasser, ώστε να πυροβολήσει και να συνθλίψει με το πιστόλι του το χέρι του συνομιλητή και συμβούλου του. Κατά τη διάρκεια της μάχης οι Αλβανοί πολέμησαν στις γραμμές των Τούρκων και ο Strasser, αν και επιτέθηκε ζωηρά, συνετρίβη, παρ' όλο το υπέρμετρο θάρρος που επέδειξαν τα γερμανικά στρατεύματα. Ο ίδιος ο Strasser πολέμησε σαν λιοντάρι, όμως όφειλε να πληρώσει με τη ζωή του την απερισκεψία του. Μαζί του σκοτώθηκαν ο πρίγκιπας του Ανοβέρου, αφού είχε σκοτώσει μόνος του εννιά αντιπάλους, καθώς και οι κόμητες Styrum, Consfeld και Anersperg. Ο υπολοχαγός κόμης Solar, με την ιδιότητα του αρχηγού, επωφελούμενος της νυκτός, σώθηκε στο δάσος με μερικούς στρατιώτες και έφτασε στην Prichtina, την οποία, ο πρίγκιπας του Holstein, αμέσως μόλις έφτασε η είδηση της ήττας, όφειλε να εκκενώσει υποχωρώντας στη Νις. Ο στρατηγός Veterani και διάδοχος του Piccolomini με καινούργια στρατεύματα κατευθύνθηκε προς την Prichtina και κατέλαβε το Prizrend. Διαθέτοντας, όμως, μόνο 11.000 άνδρες, η δεύτερη κατάληψη της πεδιάδας του Merlew απ΄ τα αυτοκρατορικά στρατεύματα δε διήρκησε πολύ. Η Νις έπεσε

Πρωτόκολλο υπογραφής οροθέτησης περιοχών στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Μητροβίτσας


Procès-Verbal N°3.
de la Commission de bornage du Chemin de fer de Salonique à Mitrovitza.

Sont présents:
Monsieur Margossian, Commissaire Central
" Hayreddin Bey, Commissaire Impérial de la Ligne
" Korahan, Ingénieur en chef du Vilayet de Salonique
Délégués du Ministère des Travaux Publics.
et Monsieur Hochgraasl, Inspecteur de la Construction.
Délégué de la Compagnie d'Exploitation

στα χέρια των Τούρκων και το πεδίο των μαχών μεταφέρθηκε στο Βελιγράδι και τη νότια Ουγγαρία.

FIROUSBEY

Ο δεύτερος σημαντικός σταθμός της γραμμής Uskub - Mitrovitza είναι το Ferisovitz, το Firousbey στην τουρκική γλώσσα. Το τραίνο εδώ φτάνει στο ανώτατο υψόμετρο, δηλαδή στα 578 μ. Το Firousbey είναι εμπορικό κέντρο με ζωηρή κίνηση. Τελευταία τράβηξε την προσοχή των τούρκων ιθυνόντων. Αυτοί βρήκαν πως το μέρος είναι κατάλληλο για να εγκατασταθεί μόνιμη πολυάριθμη φρουρά, έτσι ώστε τα στρατεύματα να μπορούν εύκολα να μεταφέρονται στα άλλα μέρη της Αλβανίας.

PRICHTINA

Ο επόμενος σταθμός είναι η Liplian ή Λουλμπιάνα (l' Ulpiana των Ρωμαίων), απ΄ όπου γρήγορα φτάνει κανείς στην πόλη Πρίστινα (Prichtina)[49]. Είναι έδρα του mutessarifat (διοικητής περιφέρειας), έχει 21.000 κατοίκους, η πλειονότητα των οποίων είναι Αλβανοί και Τούρκοι. Η περιοχή είναι πολύ εύφορη και γεμάτη καλλιέργειες. Ο επισκέπτης βλέπει μπροστά του να εκτείνεται η πεδιάδα του Merles, η πεδιάδα του Cossovo, ένα λεκανοπέδιο διαστάσεων 60 χλμ. μήκος και 15 χλμ. πλάτος. Περιβάλλεται απ΄ τις κορυφές των βουνών Cicavica, Planina, Ribarska Planina και τα υψώματα Dragodan, Botowr, Veternik Korma. Σήμερα η περιοχή αυτή χρησιμεύει κυρίως για βοσκή. Από ιστορική άποψη, η περιοχή είναι γνωστή απ΄ τη μάχη, σώμα με σώμα, των λαών της περιοχής που διεξήχθη στις 15 Ιουνίου του 1389, κατά την οποία Τούρκοι και Αλβανοί πολέμησαν με τους Νοτιοσλάβους για την υπεροχή στην Ευρώπη. Οι λεπτομέρειες της μάχης αυτής, κατά την οποία ο σουλτάνος Murat (Μουράτ) δολοφονήθηκε από τον Σέρβο Milosch Kobilitsch, είναι γνωστές και δεν θα μας απασχολήσουν τώρα. Ο γιος του Μουράτ, ο σουλτάνος Bayezid, έφερε εις πέρας τη μάχη και οι Osmanlis, παρ' ό,τι ήταν πολύ λιγότεροι απ΄ τους αντιπάλους τους, ήσαν οι νικητές. Ο πρώην βασιλιάς των Σέρβων, Λάζαρος, συνελήφθη, φυλακίστηκε και καρατομήθηκε επί τόπου. Πολλοί άλλοι είχαν την ίδια τύχη. Ο Bayezid διέταξε να μεταφερθεί στην Προύσα η σορός του πατέρα του, όπου και ενταφιάστηκε στο τζαμί που ο ίδιος ο Μουράτ είχε δώσει εντολή να κτιστεί. Στο σημείο όπου διεπράχθη η δολοφονία, έδωσε εντολή να κτιστεί ένα «turbeh», ένα μαυσωλείο. Πρόκειται για ένα τζαμί που εξωτερικά είναι περιτριγυρισμένο από πτέρυγες, όπου κατοικεί ο σεΐχης ο διορισμένος για τη φύλαξη του μνημείου. Απέχει 5 λεπτά απ΄ το δρόμο και βρίσκεται σε απόσταση μισής ώρας νοτίως της γέφυρας του Lab. Το πρώτο κτίσμα πρέπει να ήταν έτοιμο πριν από 60 (εξήντα) χρόνια, διότι ήταν έτοιμο να καταρρεύσει. Ο χώρος όπου βρίσκεται τοποθετημένο το φέρετρο είναι απλός. Στους τοίχους κρέμονται κορνιζαρισμένα κάδρα με το γενεαλογικό δένδρο του σουλτάνου Μουράτ, την ημερομηνία του θανάτου του καθώς και μερικοί στίχοι και εδάφια απ΄ το Κοράνι. Το φέρετρο, τοποθετημένο με το κεφάλι του νεκρού προς την Ανατολή, είναι καλυμμένο με βαρύτιμο ύφασμα. Μπροστά στο φέρετρο, πάνω σε μια μικρή κολώνα, είναι τοποθετημένο ένα μεγάλο σαρίκι από πυκνοϋφασμένες άσπρες κορδέλες. Στις

άκρες του φέρετρου είναι τοποθετημένες δυο χοντρές λαμπάδες. Από την οροφή κρέμεται ένα βαρύ και μοντέρνο πολύφωτο. Πρόκειται, λοιπόν, για ένα κενοτάφιο, εφόσον η σορός του σουλτάνου είναι ενταφιασμένη στην Προύσα. Επίσης, τρεις πέτρες έχουν τοποθετηθεί στο σημείο όπου ο Milosch Kobilitsch σκότωσε τον εχθρό του και όπου και ο ίδιος σκοτώθηκε. Το προσκύνημα της Αυτού Μεγαλειότητας του Σουλτάνου Mehmed V στο μαυσωλείο του Murad, τον Ιούνιο του 1911, αναζωπύρωσε το ενδιαφέρον όλων των μωαμεθανών προς το ιερό αυτό μέρος.

MITROVITZA[50]

Ακολουθώντας σταθερά την πεδιάδα, το τραίνο φτάνει στην τοποθεσία Vucitrn και από εκεί φτάνει επιτέλους στη Mitrovitza, η οποία βρίσκεται σε ύψος 516 μ. απ' τη θάλασσα. Η Mitrovitza, που έχει 70.000 κατοίκους περίπου, είναι η έδρα του διοικητού στρατιωτικής μοίρας. Η πόλη είναι μεγάλης στρατηγικής σημασίας εξαιτίας της θέσης της (βρίσκεται στις εκβολές του Sitznitza στο Ibar). Ο σταθμός του τραίνου απέχει 4 χιλιόμετρα περίπου απ' την πόλη. Η περιοχή είναι ορεινή και η φύση ωραιότατη. Η εκδρομή στο κοντινό βουνό, που ονομάζεται Zwetschan, είναι πολύ ευχάριστη. Εκεί μπορεί κανείς να δει τα ερείπια του παλιού σερβικού κάστρου, όπου ο βασιλιάς Stephan Uroch III, που βασίλεψε από το 1320 ως το 1321, εκθρονίστηκε και καρατομήθηκε απ' την αριστοκρατία των Σέρβων. Απ' τη Mitrovitza, ο δρόμος οδηγεί στο Novi-Bazar και στο Sandjak, που φέρει το ίδιο όνομα. Το τραίνο θα έπρεπε να φτάνει ως τα σύνορα της Βοσνίας, ούτως ώστε στο Uvac να προσαρτηθεί στους βοσνιακούς σιδηροδρόμους, δηλαδή τους αυστρο-ουγγρικούς. Τα σχέδια αυτής της γραμμής είναι ήδη έτοιμα, αλλά πολιτικοί λόγοι εμποδίζουν μέχρι στιγμής την εκτέλεσή τους[51].



Απόσπασμα χάρτη του σιδηροδρομικού δικτύου της Μακεδονίας με τις τρεις εταιρικές σιδηροδρομικές γραμμές που εκπορεύονταν από τη Θεσσαλονίκη προς Σκόπια (C.O.), Μοναστήρι (S.M.) και προς Κωνσταντινούπολη (J.S.C.), καθώς και το υδρογραφικό δίκτυο κατά μήκος τους. Η χρονολογία σύνταξης του χάρτη καθορίζεται από τα εσωτερικά δεδομένα του μεταξύ των ετών 1901 και 1905

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

* Αφιερώνεται στην επέτειο των 130 χρόνων απ' τη σιδηροδρομική σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τα Σκόπια (1873-2003), με την πίστη ότι το παρελθόν βοηθάει το παρόν στην αναζήτηση της αλήθειας και ότι ο σιδηρόδρομος, αν δε συρρικνωθεί, μπορεί να συμβάλλει στην παραπέρα ανάπτυξη της περιοχής, αφού διατηρεί ακόμη τη σπουδαιότητά του ως το πιο οικονομικό, μαζικό, οικολογικό και ασφαλές μέσο διακίνησης ανθρώπων και αγαθών.

Ευχαριστώ ολόψυχα την κ. Μαρία Καρτάλη, φιλόλογο, πτυχιούχο ελληνικής και γαλλικής φιλολογίας της Φιλοσοφικής Σχολής του Α.Π.Θ., για τη βοήθειά της στη μετάφραση των γαλλικών κειμένων.

1. Οι οθωμανικοί σιδηρόδρομοι (γραμμή Θεσσαλονίκης - Σκοπίων- Βελιγραδίου) επικοινωνούσαν με το εξωτερικό μέσω του συνοριακού σταθμού του Ζιμπεφτσέ. Αντίστοιχος συνοριακός σταθμός της Σερβίας ήταν το Ρίστοβατς (νέα τουρκοσερβικά σύνορα του 1877).

2. Ο βαρόνος Maurice de Hirsch (1831-1896), τραπεζίτης με διεθνείς διασυνδέσεις στους οικονομικούς και πολιτικούς κύκλους της εποχής του, ανέλαβε την κατασκευή και εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών γραμμών στο ευρωπαϊκό τμήμα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στην έκτη δεκαετία του 19ου αιώνα. Κατέστη θρυλική φυσιογνωμία για την ικανότητά του στην εκμετάλλευση ευκαιριών και για τις ραδιουργίες του στην οπισθοδρομική διοίκηση της οθωμανικής επικράτειας. Βλ. και Γ. Καρατζόγλου, «Όψεις της ζωής του βαρόνου Χιρς», *Θεσσαλονικέων Πόλις* 12 (Δεκέμβριος 2003) 266-276, όπου και η σχετική βιβλιογραφία.

3. Η χρονολογία δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Οι εργασίες έναρξης κατασκευής του πρώτου τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης-Σκοπίων εγκαινιάστηκαν στις 10 Ιανουαρίου 1871. Τα πρώτα 100 χιλιόμετρα της γραμμής τέθηκαν σε λειτουργία στα μέσα Ιουνίου του 1872. Η λειτουργία της γραμμής, σ' όλο της το μήκος μέχρι τα Σκόπια (243 χλμ.), ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1873 και στο τέλος του 1874 επεκτάθηκε μέχρι τη Μητροβίτσα (σύνορα Βοσνίας-Ερζεγοβίνης), φτάνοντας σε συνολικό μήκος τα 361 χλμ.

4. Τοπτσίν η Τόψιν (νέο όνομα Γέφυρα). Στις 25-10-1912 στο σιδηροδρομικό σταθμό του Τόψιν αφίχθη σιδηροδρομικώς από τη Θεσσαλονίκη τουρκική αντιπροσωπεία για τη διαπραγμάτευση παράδοσης της πόλης της Θεσσαλονίκης στον ελληνικό στρατό.

5. Περιοχή δυτικά της Θεσσαλονίκης, όπου βρίσκεται ο σημερινός συνοικισμός της Ιωνίας - πρώην Νέας Μαγνησίας και το παρακείμενο Ντουντουλάρ (Διαβατά), στο 8ο χιλιόμετρο της δημόσιας αμαξιτής οδού Θεσσαλονίκης-Γιαννιτσών. Η περιοχή ωραιότατη σε γραφικότητα και κατάφυτη αριθμούσε υπερτριακόσιους (1933) αμπελώνες και λαχανόκηπους. Πριν το 1921 αποτελούσε ιδιοκτησία τούρκου μπέη. Μετά την ανταλλαγή των πληθυσμών άρχισε η ανοικοδόμησή της από την Ε.Α.Π., οπότε στους γηγενείς κατοίκους προστέθηκαν προσφυγικές οικογένειες προερχόμενες από το Μουρατιέ της Μαγνησίας (εξ ου και η μετέπειτα ονομασία) αλλά και κάτοικοι του Μελισσοχωρίου (Μπάλτζας) λόγω της εύφορης γης.

6. Δυτικά της κοιλάδας του κάτω Αξιού καταπίπτουν οι ανατολικές πλαγιές του Βερμίου. Η αρχαία Μυγδονία, η οποία έλαβε το όνομα του Μύγδονος, αδελφού του Ηδωνού. Περιλάμβανε περίπου τη βορειοδυτική περιοχή του νομού Θεσσαλονίκης με μικρό τμήμα της Χαλκιδικής και προς Βορρά και μικρό τμήμα του νομού Κιλκίς μέχρι το σημερινό έδαφος του κράτους των Σκοπίων, νότια της λίμνης Δοϊράνης. Οι Μύγδονες εγκαταστάθηκαν στην περιοχή μετά τους Ήδωνες, ένα άλλο συγγενικό θρακικό φύλλο «... Και περήν Αξιού μέχρι Στρυμόνος την Μυγδονίαν καλουμένην, Ηδώνας εξελάσαντες νέμονται.» (Και την πέρα από τον Αξιό χώρα ως τον Στρυμόνα, την ονομαζόμενη Μυγδονία, εκμεταλλεύονται αφού έδιωξαν από αυτήν τους Ήδωνες). Θουκυδίδης. Επίσης, η Μυγδονία μπορεί να συνδεθεί και με τον αναφερόμενο από τον Όμηρο Φρύγα Μύγδονα (Ομήρου, *Ιλιάδα*, Γ, στ. 186).

7. Η γέφυρα αποτελείτο από 12 ζεύγματα των 12,31 μ. έκαστο.

8. Ο ποταμός αρχικά ονομαζόταν «Ηδωνός», ονομασία που πήρε από τους Ήδωνες, θρακικό φύλο που έζησε στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης πριν από τους Μύγδονες. Όμως, ο Γαλλικός ποταμός ήταν ευρύτερα γνωστός στην αρχαιότητα με την ονομασία Εχέδωρος ή Εχείδωρος, από το ρήμα «έχω» και το ουσιαστικό «δώρο» δηλ. ο ποταμός που έχει δώρα-χρυσό (Ηροδ. Ιστ. V, 17.2 και Αριστοτ. Περί Θαυμ. Ακουσμ., 45) και τα δώρα ήταν το άφθονο χρυσάφι που έκρυβε στα σπλάχνα της η πολύτιμη άμμος. Στον Γαλλικό ποταμό μέχρι πρόσφατα γινόταν απόληψη προσχωματικού χρυσού υπό κρατική εποπτεία. Η τελευταία ονομασία του ποταμού, κατά πάσα πιθανότητα, προέρχεται από τον ρωμαϊκό οικισμό Callicum, που ίσως ήταν η αρχαία πόλη του Κιλκίς.

9. Υποδειγματικό αγρόκτημα της εποχής με πλήθος παραρτημάτων και βοηθητικών χώρων, με έντονο το προσωπικό ύφος του ιταλού αρχιτέκτονα Pierro Arriqoni (1856-1940).

10. Ο ποταμός Αξιός (εκ του άξιος) λατρευόταν ως θεός, ίσως διότι εθεωρείτο θείο δώρο, αφού, από όπου περνούσε, η περιοχή ήταν ανθούσα και γόνιμη. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο Αστεροπαίος, γιος του Πηλεγόνα, αρχηγού των Παιόνων (συμμάχων των Τρώων), υποστηρίζει τη θεία καταγωγή του ως εγγονός του ποτάμιου θεού Αξιού, κατά την προσφιλή στους Έλληνες συνήθεια, που αποδεικνύει και τη στενή εξάρτησή τους από τη θρησκεία. Στη μάχη στον Ξάνθο ποταμό, όταν ο Αχιλλέας απόρησε για την τόλμη του Αστεροπαίου αρχηγού των Παιόνων και τον ρώτησε ποιος είναι, εκείνος του απάντησε:

«..ειμ' εκ Παιονίης εριβώλου, τηλόθ' εούσης,
Παίονας άνδρας άγων δολιχεγχέας ήδε δε μοι νυν
ηώς ενδεκάτη, ότε Ίλιον ειλήλουθα.
αυτάρ εμοί γενεή εξ Αξιού ευρύ ρέοντος,
Αξιού, ος κάλλιστον ύδωρ επί γαίαν ίησιν,
ος τέκε Πηλεγόνα κλυτόν έγχεϊ τον δ'εμέ φασι
γείνασθαι. . .»

«.. είμαι από την εύφορη Παιονία, η οποία είναι μακριά και από την οποία οδήγησα τους μακριά δόρατα άνδρες Παίονες, αυτή δε εδώ για μένα είναι η ενδέκατη πρωία, αφ' ότου έχω έρθει στην Τροία, η δε καταγωγή μου είναι από τον πλατύ ρέοντα Αξιό, του Αξιού ο οποίος ωραιότατο νερό ανά τη γη στέλνει, ο οποίος γέννησε τον ξακουστό στο δόρυ Πηλεγόνα. Εκείνος δε λέγουν ότι γέννησε εμένα....»(Ιλιάδα, Φ, στ. 154-160. Μετάφραση Γ. Παπανδρέου, γυμνασιάρχη). Επίσης, αναφορά για τον ποταμό Αξιό γίνεται και σε άλλα σημεία της Ιλιάδας. Η δημώδης ονομασία του ποταμού (Βαρδάρης) προέρχεται είτε από την παρά εγκατάσταση στις όχθες του, από τον αυτοκράτορα του Βυζαντίου Θεόφιλο (829-842), περσικής στρατιωτικής αποικίας των Βαρδαριωτών (*Μεγάλη Στρατιωτική και Ναυτική Εγκυκλοπαίδεια*, (1930), τόμος 2ος, σελ. 319 και *Εγκυκλοπαιδικό Λεξικό Ηλίου*, 1975, Τόμος Ε, σελ. 558), είτε από την εγκατάσταση ούγγρων αιχμαλώτων των επιδρομών του 10ου αιώνα, οι οποίοι εγκαταστάθηκαν με τη φροντίδα της βυζαντινής κυβέρνησης στην κοιλάδα του Αξιού και στο ύψος της σημερινής Γευγελής. Την εγκατάστασή τους τοποθέτησε ο Στ. Κυριακίδης επί Ρωμανού Β'(959-963) ή επί Νικηφόρου Β' Φωκά (963-969). Σήμερα τοποθετείται το 934 επί Ρωμανού Α' Λεκαπηνού (920-944). Είναι πιθανό ότι αυτοί οι, ασιατικής καταγωγής, Μαγυάροι Ούγγροι ονόμασαν τότε τον Αξιό Bar-Daria, δηλ. Μέγα Ποταμό -εξ ου προήλθε το Βαρδάριος-Βαρδάρης- (το daria σημαίνει ποταμός, όπως στους ποταμούς της Ασίας Amoy-daria και Sir-daria και το bar σημαίνει μέγας στο μέγεθος ή την ηλικία). Το όνομα Βαρδάριος δεν απαντάται τον 10ο αιώνα (Βλ. *Ιστορία της Μακεδονίας κατά τους μέσους χρόνους (285-1354)* του Γεωρ. Ι. Θεοχαρίδου [Δημοσιεύματα της Εταιρείας Μακεδονικών Σπουδών], Θεσσαλονίκη 1980, σ. 308-309). Κατά τον λεξικογράφο Πέτρο Αλεξιάδη, η λέξη Βαρδάρης προέρχεται από τη σλαβική παραφθορά της λατινικής λέξεως viridarius που σημαίνει καταπράσινος και, μεταφορικά, πράσινος παράδεισος (viridarius: μετοχή του ρήματος virido=χλοάζω, πρασινίζω).

11. Λίμνη κοντά στο ομώνυμο χωριό ανατολικά του Αξιού, που αποξηράνθηκε κατά την εκτέλεση των αποστραγγιστικών και αντιπλημμυρικών έργων της πεδιάδας της Θεσσαλονίκης, που ανέλαβε η εταιρεία *Foundation* (1928-1932), για να μετατραπεί σε γεωργική γη. Στη λίμνη Αματόβου τελικά διοχετεύονταν τα πλεονάζοντα νερά της λίμνης Δοϊράνης, η οποία ενώνονταν με τη λίμνη Αματόβου μέσω του χειμάρρου Αγιάκ Τσάι, της λίμνης Αρτζάν (κοντά στο Πολύκαστρο, η οποία επίσης αποξηράνθηκε) και του χειμάρρου Ασμάκ Τσάι. Σύμφωνα με σχετικές μελέτες, τα τελευταία εβδομήντα χρόνια αποξηράνθηκε το 75% των υγροτόπων της Μακεδονίας, για να κερδηθεί καλλιεργήσιμη γη, και μαζί τους έσβησε πλήθος φυσικών αξιών.

12. Ο Χρήστος Δρυστάρης του Θεοδώρου (1884-1978), διευθυντής Β΄ των Σιδηροδρόμων της Περιφέρειας Μακεδονίας-Θράκης, σε σχετική επιστολή του από 1-10-1962 αφηγείται ότι υπήρξε αυτόπτης μάρτυς, όταν ως βοηθός σταθμάρχη (των Ανατολικών Σιδηροδρόμων) ευρισκόμενος στα 1906 σε υπηρεσία στο σταθμό Αματόβου (Άσπρο), ο τουρκικός στρατός για να εντοπίσει και να εκδιώξει συμμορία Βουλγάρων, που κατέφυγε στα έλη της ομώνυμης λίμνης με πανύψηλες καλαμιές, έβαλε με το πυροβολικό του εναντίον της.

13. Το τμήμα Καλινδοίων-Πολυκάστρου, μήκους 26.566 χλμ., θα εγκαταλειφθεί και αργότερα θα αποξηλωθεί στα 1921 για να μεταφερθεί το υλικό του στη Μικρά Ασία, προς αποκατάσταση της γραμμής Σμύρνης-Αφιόν Καραχισάρ-Εσκί Σεχίρ, την οποία κατέστρεψαν τα υποχωρούντα κεμαλικά στρατεύματα κατά την Μικρασιατική εκστρατεία.

14. Γουμένισσα, Γουμέντζα ή Γουμένιτσα. Κωμόπολη, πρωτεύουσα της επαρχίας Παιονίας (άλλοτε Γουμενίσσης). Ονομάστηκε επαρχία Παιονίας προς τιμή των αρχαίων Παιόνων. Οι Παίονες ως Θράκες ανήκαν στην ινδοευρωπαϊκή ομοφυλία και ήταν συγγενείς με τους άλλους αρχαίους αυτόχθονες λαούς της χερσονήσου του Αίμου, τους Έλληνες και τους Ιλλυριούς, αλλά κυρίως τους Φρύγες, Βιθυνούς, Τεύκρους, Μυσούς και Δαρδάνους. Κολακευτική αναφορά για τους Θράκες κάνει ο Όμηρος, όταν με αρχηγούς τον Ακάμαντα και τον Πείρροον έσπευσαν προς βοήθεια των συμμάχων των Τρώων, που βρίσκονταν σε κίνδυνο (Ομ. Ιλ. Ραψ. Ε, 461-462). Οι Παίονες εγκατεστημένοι αρχικά στην περιοχή του κάτω Αξιού, με την επέκταση των Μακεδόνων κατέφυγαν προς Βορρά, αφού απώθησαν τους Πελαγόνες του ποταμού Εριγώνα, όπου ίδρυσαν κράτος, το οποίο διέφυγε την ολοκληρωτική μακεδονική κατάκτηση. Το κράτος αυτό καθόριζε προς Βορρά το όριο του Βασιλείου της Μακεδονίας και διατήρησε το όνομα Παιονία. Οι Παίονες διακρίνονταν για την αγάπη τους προς την ελευθερία την οποία διατήρησαν και επί Φιλίππου και Μεγάλου Αλεξάνδρου (4ος π.Χ. αιώνας), μαζί με τον οποίο μάλιστα εξεστράτευσαν στην Ασία. Περιορίσθηκαν στο μέσο Αξιό και στην κοιλάδα του Στρυμόνα για να υποταγούν τελικά το 249 π.Χ. στους Μακεδόνες επί Αντιγόνου του Γονατά (318-239 π.Χ.) και στη συνέχεια στους Ρωμαίους. Με τους Έλληνες είχαν επικοινωνία, ανέπτυξαν πολιτιστικές σχέσεις, δέχθηκαν την επίδραση των ελλήνων αποίκων και έγιναν μέρος του ελληνικού κόσμου. Δεν είχαν καμιά φυλετική ή άλλη συγγένεια με τους μετέπειτα εμφανιζόμενους (κατά τον 7ο αιώνα) λαούς της Βαλκανικής. Η Γουμένισσα, σημαντική κωμόπολη της περιοχής, απέχει περί τα 20 χλμ. από τη σιδηροδρομική γραμμή και βρίσκεται δυτικά του Αξιού στο ύψος Πολυκάστρου (Καρασούλι) - Αξιούπολης (Μποεμίτσης). Ο σιδηροδρομικός της σταθμός βρισκόταν σε απόσταση 2 χλμ. από το μικρό χωριό Μποέμιτσα, σημερινή Αξιούπολη. Κατά τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο, γραμμή ντεκωβίλ από το σιδηροδρομικό σταθμό της Γουμένιτσας δια Μποεμίτσης οδηγούσε στο βόρειο τμήμα του Πάικου, στη Λιούμνιτσα (νέο όνομα Σκρα). Στόχος της κατασκευής της γραμμής ήταν η εξασφάλιση της δυνατότητας μεταφοράς των μέσων για την καταστροφή του εχθρικού πυροβολικού στο μέτωπο Καρατζόβας και κοιλάδας Αξιού. Επίσης, αντιμετωπιζόταν η διαρκής ανανέωση σε βλήματα και πυρομαχικά μικρών όπλων αλλά και του πάσης φύσεως υλικού και τροφών που είχε ανάγκη ο εμπόλεμος στρατός για τη συντήρησή του και τη διεξαγωγή του αγώνα.

15. Η γέφυρα αυτή, λοξή με λίθινα βάθρα αποτελούμενη από 14 μεταλλικά ζευκτά ανοίγματος 20 μέτρων και άλλα δύο των 14 μέτρων, ανατινάχθηκε κατά την υποχώρηση των γερμανικών στρατευμάτων κατοχής.

16. Γευγελή (Τουρκικά Γκεβγκελή, σερβικά Δζεβτζέλια). Πόλη της Μακεδονίας στην κοιλάδα του Αξιού (περί το 1 χλμ. από τη δεξιά του όχθη). Απέχει περί τα 79 χλμ. βόρεια της Θεσσαλονίκης και ανήκει σήμερα στο κράτος των Σκοπίων. Είναι ο τελευταίος συνοριακός σταθμός της σιδηροδρομικής γραμμής Βελιγραδίου-Νίσσης -Σκοπίων-Θεσσαλονίκης. Σήμερα ο πλησιέστερος προς τη Γευγελή, τελευταίος συνοριακός σταθμός είναι αυτός της Ειδομένης (παλαιό Ζέχοβο ή Τζέοβο), κτισμένη σε υψόμετρο 70 μ. Η Ειδομένη ή Ιδομένη, πόλη της αρχαίας Παιονίας, αναφέρεται από τους Θουκυδίδη, Στεφ. Βυζάντιο, Πτολεμαίο, Ιεροκλή, Στράβωνα και τοποθετείται παρά το Μιλέτκοβο κοντά στον Αξιό, όπου φαίνονται ερείπια ιερού, ή απέναντι από τη Γευγελή, όπου διακρίνεται αρχαία ακρόπολη. Ακόμη αναφέρονται (μετά τη μάχη των Πλαταιών το 479, όταν οι Πέρσες παρέμειναν στη Θράκη μέχρι το 477) οι προθέσεις του πέρσου στρατηγού Μεγάβαζου να την καταστρέψει, προφανώς επειδή οι Παίονες πρόβαλαν σθεναρή αντίσταση κατά των Περσών και δεν ακολούθησαν αυτούς στην εκστρατεία τους εναντίον των Ελλήνων. Επί τουρκοκρατίας (1910) η Γευγελή είχε περί τους 6.500 κατοίκους, εκ των οποίων 2.000 Έλληνες, 1.700 Βούλγαροι εξαρχικοί, 1.508 Τούρκοι, 100 Βούλγαροι καθολικοί (Ουνίτες) και οι λοιποί σερβίζοντες ή ρουμανίζοντες. Συγκέντρωνε τοπικές βιομηχανίες, όπως μεταξουργείο ατμοκίνητο, αλευρόμυλο ατμοκίνητο, 65 αλευρόμυλους υδροκίνητους, 5 κεραμουργεία ατμοκίνητα που παρείχαν 250.000 πλίνθους και κεραμίδια ετησίως (Βλέπε Γ. Χατζηκυριακού, *Μακεδονία μετά του παρακειμένου τμήματος της Θράκης. Πλήρης οδηγός εμπορίου, βιομηχανίας, ναυτιλίας, γεωργίας, κτηνοτροφίας, τοπογραφίας, αρχαιολογίας, γραμμάτων, τεχνών, στατιστικής, μεταλλειολογίας, συγκοινωνίας κ.τ.λ.*, χ. τ. [τύποις Αποστολοπούλου], χ. χ. [1910]. Κατελήφθη από τους Σέρβους κατά τον Α΄ Βαλκανικό πόλεμο, από τις αρχές όμως του Β΄ Βαλκανικού πολέμου ανακαταλήφθηκε από τους Βουλγάρους, οι οποίοι ακολούθως εκδιώχθηκαν από τον ελληνικό στρατό, ο οποίος κατέλαβε την πόλη και όλη την περιοχή. Με τη συνθήκη του Βουκουρεστίου (10-8-1913) η Γευγελή παραχωρήθηκε στη Γιουγκοσλαβία. Έκτοτε απέκτησε μεγάλη σπουδαιότητα λόγω της γεωγραφικής της θέσης. Εξαιρετικής σημασίας απέβη και ο σιδηροδρομικός της σταθμός λόγω του διεξαγόμενου διαμετακομιστικού εμπορίου μεταξύ του λιμένα της Θεσσαλονίκης και της κεντρικής Ευρώπης. Σήμερα ανήκει στο κράτος των Σκοπίων.

17. Η στενωπός ονομάζεται και Τσιγγανέ Μπαΐρ. Έχει μήκος περί τα 12 χλμ. και φτάνει μέχρι το Σλοπ (Δογάνη), νότιο άκρο της πεδιάδας Γευγελής. Το πλάτος της στενωπού είναι ½ -1 χλμ. Τα προς τον ποταμό εκατέρωθεν πλευρά της στενωπού είναι βραχώδη και καμιά οδός δεν διέρχεται δια των στενών πλην της σιδηροδρομικής γραμμής. Τα παραπλεύρως προς τη δεξιά όχθη υψώματα είναι υψηλότερα αυτών της αριστεράς.

18. Σλοπ ή Σλώπιτσα, νέο όνομα Δογάνη από τον ανθυπολοχαγό Δογάνη Ευστάθιο, ο οποίος στις 23 Απριλίου /6 Μαΐου 1917, έχοντας ως αποστολή την κατάληψη του λόφου του Σεμέν Ντε Φερ στον οποίο είχαν οχυρωθεί οι Βούλγαροι, τρία χιλιόμετρα νότια του σιδηροδρομικού σταθμού Ειδομένης (Τζέοβο) και 1.200 μέτρα βόρεια του χωριού Σλοπ, σκοτώθηκε όταν απέκρουσε αντεπίθεση του εχθρού με 17 μόλις άνδρες (Τόμος ΓΕΣ, *Η Ελλάς και ο πόλεμος εις τα Βαλκάνια*, σελ. 234).

19. Μαγιά -Νταγκ (Φανός), χωριό της περιοχής του Πάικου στην επαρχία Παιονίας του νομού Κιλκίς. Κείται σε υψόμετρο 370 μέτρων, με θέα προς τον κάμπο της Γουμένισσας.

20. Παλαιά τουρκική ονομασία των πανύψηλων βουνών του συγκροτήματος Βόρα, συνέχεια του Βερμίου προς Βορρά, επί των ελληνοσκοπιανών συνόρων, με την κορυφή Τζένα (υψόμετρο από τα μεγαλύτερα της οροσειράς).

21. Στρώμνιτσα ή Στρούμισσα. Οι ιστορικοί την τοποθετούν στο χώρο της παιονικής πόλης Ά-

στραιο ή Εύστραιο. Αργότερα μετονομάστηκε σε Τεβεριούπολη. Οι εκκλησιαστικοί κώδικες ως τις αρχές του 20ού αιώνα δίνουν στην περιοχή τον τίτλο «Επισκοπή Τιβεριούπολης». Στον επισκοπικό θρόνο διακόνησαν από το 362 μέχρι το 1913 το λιγότερο 150 επίσκοποι, δηλ. σε περίοδο 1.551 ετών. Η Στρώμνιτσα στα 1910 είχε 9.800 κατοίκους, εκ των οποίων 4.300 Τούρκοι, 3.000 Έλληνες ορθόδοξοι, 1.200 Βούλγαροι εξαρχικοί, 130 Βούλγαροι διαμαρτυρόμενοι (Ευαγγελιστές), 500 Εβραίοι και οι λοιποί Αθίγγανοι. Η εκκλησία και η ελληνορθόδοξη παιδεία κράτησαν υψηλό το εθνικό φρόνημα των Ελλήνων της Στρώμνιτσας και των γύρω περιοχών μέχρι τους Βαλκανικούς πολέμους (1912-1913), δυστυχώς όμως παρέμειναν απομονωμένοι και εγκλωβισμένοι, στους βόρειους γείτονές μας. Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Στρώμνιτσας βρισκόταν κοντά στο μικρό χωριό Ούδοβο (ή Χούντοβο), επί του 140ου χιλιομέτρου από τη Θεσσαλονίκη. Κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο (1915-1918) οι Γερμανοβούλγαροι εξέτειναν τη σιδηροδρομική γραμμή Σκοπίων- Γευγελής από το σταθμό Ουδόβου μέχρι Δεδελή, 16 χιλιόμετρα ΒΔ της Δοϊράνης, όπου οργανώθηκαν αμυντικά προβλέποντας ότι ο συμμαχικός στρατός των Αγγλο-Γάλλων της Θεσσαλονίκης, ενισχυμένος και αναδιοργανώμενος, γρήγορα θα εξερχόταν από το περικεχαρακωμένο στρατόπεδο για την αντιμετώπισή τους.

22. Λέξη τουρκική που σημαίνει «Σιδηρά Πύλη». Με την ονομασία αυτή καλούνταν πολλές στενές διαβάσεις στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Στενά του Δεμίρ-Καπού ονομάζεται η στενωπός του Αξιού ποταμού, μεταξύ του όρους Γράδες προς Β και του Μαριάνσκα Πλάνινα προς Ν. Λίγο βορειότερα από τα στενά του ποταμού, που συνδέουν την πεδιάδα των Σκοπίων με την πεδιάδα της Μακεδονίας, στη θέση του σημερινού Δεμίρ-Καπού υπήρχε η πόλη Στεναί. Ο Στέφανος Βυζάντιος και ο Σουΐδας την ονομάζουν Αμυδώνα (Αμυδών). Όπως μας πληροφορεί ο Στράβωνας, την κατέστρεψαν οι πρώτοι βασιλείς της Μακεδονίας, οι Αγρειάδες. Γεγονός, πάντως, αδιάψευστο είναι ότι η Αμυδώνα υπήρξε πρωτεύουσα των Παιόνων, απ' όπου ο Πυραίχμης οδήγησε τους αρματηλάτες Παίονες στην Τροία, όπως αναφέρει ο Όμηρος:

«...και βάλε Πυραίχμην, ος Παίονας ιπποκορυστάς

ήγαγεν εξ Αμυδώνος απ΄ Αξιού ευρύ ρέοντος... «

(«...και εκτύπησε τον Πυραίχμην, ο οποίος οδήγησε τους αρματηλάτας Παίονες εκ της Αμυδώνος από του με πλάτος ρέοντος Αξιού...» (Ιλιάδα, Π, στ. 287-289. Μετάφραση Γ. Παπανδρέου, γυμνασιάρχη)

« Αυτάρ Πυραίχμης άγε Παίονας αγκυλοτόξους, τηλόθεν εξ Αμυδώνος, απ΄ Αξιού ευρύ ρέοντος, Αξιού, ου κάλλιστον ύδωρ επικίδναται αίαν» («... Ο δε Πυραίχμης οδηγούσε τους κραδαίνοντες τα τόξα Παίονας μακρόθεν εκ της Αμυδώνος, από του πλατέος ρέοντος Αξιού, του Αξιού, του οποίου κάλλιστον ύδωρ επεκτείνεται επί της γης... «) (Ιλιάδα, Β, στ. 847-851. Μετάφραση Γ. Παπανδρέου, γυμνασιάρχη). Στους εθνικοαπελευθερωτικούς αγώνες των βαλκανικών λαών, από τη στενωπό αυτή πέρασε το τελευταίο δεκαήμερο του 1912 η σέρβικη επιλαρχία υπό τον επίλαρχο Τσόλοβιτς, η οποία στην πορεία της προς Νότο συνδέθηκε με το ελληνικό ιππικό στο χωριό Αποστολάρ (Απόστολοι).

23. Το 1915 προς ενίσχυση των Σέρβων (που δέχονταν επίθεση κατά μέτωπο από τους Αυστριακούς και Γερμανούς και από τα νώτα από τους Βουλγάρους) έσπευσε ο Συμμαχικός Στρατός που είχε αποβιβασθεί στη Θεσσαλονίκη. Στις 11 Νοεμβρίου 1915 άρχισε να προετοιμάζει την άμυνα του Δεμίρ-Καπού. Όταν αναγκάσθηκαν να υποχωρήσουν οι Αγγλο-Γάλλοι, πιεζόμενοι από τις βουλγαρικές μεραρχίες, την νύχτα της 22ης προς 23η Νοεμβρίου 1915 ανατίναξαν τη σιδηροδρομική γέφυρα του 113ου χιλιομέτρου.

24. Αρχέλαος Α΄(413-399 π. Χ.). Γιος του Βασιλέως Περδίκα, τον οποίο διαδέχθηκε. Υπήρξε ο στρατιωτικός οργανωτής της Μακεδονίας και ένθερμος υποστηρικτής των γραμμάτων και τεχνών. Διάνοιξε ευθείς δρόμους για τις εσωτερικές συγκοινωνίες και εξασφάλισε σημαντικές εξόδους προς τη θάλασσα. Λάτρης της ελληνικής ιδέας και μιμούμενος τον πρόγονό του Αλέξανδρο Α΄ αγωνίστηκε στους Ολυμπιακούς Αγώνες, όπου νίκησε (και τους Δελφούς) στο τέθριππο. Στον κατάλογο των αρχαίων Ολυμπιονικών αναφέρεται με αύξοντα αριθμό 93, με αντίστοιχη χρονολογία 408 «Αρχελάου Περδίκα, βασιλέως της Μακεδονίας, τέθριππον».

25. Κρίβολακ, επί της δεξιάς όχθης του Αξιού ποταμού, ΝΔ του σιδηροδρομικού σταθμού Γκράδσκο (περί τα 15 km). Το χωριό αυτό έμεινε ονομαστό στη στρατιωτική ιστορία για την πανωλεθρία της σερβικής μεραρχίας Τιμόκ, τον Ιούνιο του 1913 από την αιφνιδιαστική επίθεση των Βουλγάρων και την προώθηση των συμμαχικών στρατευμάτων από τη Θεσσαλονίκη το 1915 για την κάλυψη της σιδηροδρομικής γραμμής, ζωτικής για τον εφοδιασμό του σέρβικου στρατού, ο οποίος (εν μέρει κυκλωμένος) στερούνταν ανεφοδιασμού.

26. Επίσης, δια σιδηροδρομικής γραμμής decauville μήκους 198 χλμ., που κατασκευάστηκε κατά τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο, ο σιδηροδρομικός σταθμός του Γκράδσκο συνδέθηκε με το Μοναστήρι.

27. Στις 3 Ιουνίου 1894 τέθηκε σε λειτουργία σε μήκος 211 χλμ., μέσω Βέροιας, Νάουσας, Έδεσσας, Φλώρινας.

28. Αρχαία πόλη της Παιονίας και στα βυζαντινά χρόνια σπουδαίο εμπορικό κέντρο, που αναφέρεται από το Στράβωνα, Πτολεμαίο, Πλίνιο ως σπουδαίος συγκοινωνιακός κόμβος. Τοποθετείται στη συμβολή του ποταμού Εριγώνα στον Αξιό, κοντά στη σιδηροδρομική γραμμή. Από τα ερείπια που διασώθηκαν και από τα όσα έφερε στο φως η αρχαιολογική σκαπάνη, φαίνεται η ακμή της κατά την αρχαιότητα, τη ρωμαϊκή και βυζαντινή περίοδο. Σπουδαίο μνημείο της ήταν το αρχαίο ελληνικό θέατρο με διάμετρο 90 μ. και πολλές σειρές κερκίδων. Είχε χωρητικότητα 5.000 θέσεων. Από τους Στόβους κατάγονταν και ο μεγάλος συγγραφέας του Βυζαντίου Ιωάννης ο Στοβαίος που έζησε μεταξύ του 6ου και 5ου αιώνα μ.Χ. Έγραψε το έργο *Ανθολόγιο*, που σώθηκε και είναι απάνθισμα γνωμικών των αρχαίων συγγραφέων με μεθοδική διάταξη.

29. Σήμερα Veles, άλλοτε Tito Veles. Κατά την αρχαιότητα είναι γνωστή η άμυνα του βασιλιά Φιλίππου Γ΄ το 217 π.Χ. κατά των Δαρδάνων. Από τα μέσα του 9ου μέχρι τις αρχές του 13ου αιώνα διετέλεσε υπό βουλγαρική κατοχή, μετά την κατέλαβε ο σέρβος ηγεμόνας Στέφανος Δουσάν. Οι Τούρκοι την κατέλαβαν προσωρινά μετά τη μάχη του Κοσσυφοπεδίου (1389), ο δε Μωάμεθ Πορθητής την κατέλαβε οριστικά με την υπόλοιπη Σερβία. Απέχει από τη Θεσσαλονίκη 192 χλμ. Το 1910 είχε περί τους 19.000 κατοίκους, εκ των οποίων ήταν 10.000 Τούρκοι, 8.500 Βούλγαροι και 500 Έλληνες. Από το φυσικό πλούτο τη μεγαλύτερη σπουδαιότητα είχε η παραγωγή οπίου (30 τον.) και αφιονόσπορου (2.000 τον.) που καλλιεργούνταν σε προνομιούχα εδάφη. Δεν υπολείπονταν, όμως, σε παραγωγή σταφυλιών, σισαμελαίου, δερμάτων, κουκουλιών, κρασιών, οινοπνεύματος, καπνού, αυγών, αλιπάστων μαλλιών, λαχανικών, οπωρών κ.ά. Επίσης, φημιζόταν για τα μεταλλεία χρωμίου, ψευδαργύρου, αντιμονίου, σιδήρου και τα λατομεία σχιστολίθου (πλακών, οικοδομικής). Στα 1926 οι γιουγκοσλαβικοί σιδηρόδρομοι, σύμφωνα με τη διαμόρφωση των νέων απαιτήσεων, άρχισαν την κατασκευή της γραμμής Βέλες (Βελεσσών ή Κιουπουρλού)- Μοναστηρίου, μήκους 130 χλμ., ενωτικής, μεταξύ των γραμμών Θεσσαλονίκης-Σκοπίων και Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου. Η ενωτική αυτή ολοκληρώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1930.

30. Βυλάζωρο: Από τις βορειότερες παιονικές πόλεις στην αριστερή όχθη του Αξιού, για την οποία λείπουν στοιχεία. Κοντά σ' αυτή υπήρξε και η αποικία των Μακεδόνων, το Άργος (ή Αργεσταίων Πόλη).

31. Είναι γεγονός ότι οι Παίονες, αν και υποτάχθηκαν στους Μακεδόνες, διατηρούσαν αυτονομία με ίδιον βασιλέα στους κόλπους του μακεδονικού κράτους «των γαρ Μακεδόνων εισί και Λυγκησταί και Ελιμιώται και άλλα έθνη επάνωθεν, αξύμμαχα μεν εστι τούτοις και υπήκοα, βασιλείας δ' έχει καθ' αυτά». (Γιατί στους Μακεδόνες ανήκουν και οι Λυγκηστές και οι Ελιμιώτες

και άλλα έθνη στην πάνω Μακεδονία, που είναι σύμμαχα και υπήκοα αυτονών, αλλά έχουν το καθένα δικό του βασιλιά), Θουκυδίδης.

32. Πρόκειται για μεγαλομάρτυρα Άγιο (αποκεφαλίσθηκε το 305), ιδιαίτερα δημοφιλή, στη μνήμη του οποίου είναι αφιερωμένοι πολλοί ναοί, πανηγύρια και δημοφιλείς θυσίες (κορμάνια) με διανομή των ευλογημένων σφαγίων. Γιατρός στο επάγγελμα, άσκησε την ιατρική ως φιλανθρωπία. Η παράδοση του αποδίδει θαυματουργές ιδιότητες (να θεραπεύει «χωλούς, τυφλούς με πάσαν εξουσίαν»). Εορτάζεται στις 27 Ιουλίου, σύμφωνα με το παλαιό ημερολόγιο.

33. Τα Σκόπια υπήρξαν η καρδιά της παλαιάς Σερβίας κατά τον 14ο αιώνα. Λίγο αργότερα η σέρβικη αυτή περιοχή περιήλθε στους Τούρκους και για περισσότερο από τέσσερις αιώνες υπήρξε στρατιωτικό και πολιτικό κέντρο, γνωστό με την τούρκικη ονομασία «Ουσκούπ». Πρωτεύουσα του βιλαετίου Κουσσόβου ή Κοσσυφοπεδίου, περιλάμβανε πέντε διοικήσεις: Πριστίνης, Πρισρένης, Σενίτσης, Νόβι-Παζάρ και Σκοπίων. Κατελήφθη από τον σερβικό στρατό την 13η Οκτωβρίου 1912. Κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο πόλεμο κατελήφθη από τους Βουλγάρους (στις 22/10/1915), για να ανακαταληφθεί στα τέλη Σεπτεμβρίου του 1918 από το γαλλικό ιππικό. Το πρωί της 29ης Σεπτεμβρίου ο διοικητής του 4ου Συντάγματος Κυνηγών (δια Δράκεβου) επικεφαλής 3 εφίππων ιλών ακολουθώντας τη σιδηροδρομική γραμμή και μετά από σθεναρή αντίσταση (κατά την οποία ο εχθρός χρησιμοποίησε και τεθωρακισμένο τραίνο) εισέρχεται την 11η ώρα στην πόλη των Σκοπίων. Ο στρατηγός Ζουινό Γαμβέττα, που οδήγησε τους γάλλους καβαλάρηδες στα Σκόπια, εξιστορεί τα γεγονότα σε βιβλίο του. Ιδιαίτερη σημασία στην αφήγησή του έχει το εξής σημείο: «...είναι καπνοί πυρκαϊών! Υψώνονται από παντού, από την τουρκική συνοικία, την ελληνική συνοικία, τη σέρβικη συνοικία, ακόμη και από τη βουλγαρική συνοικία (...) Κανένα Μακεδόνα δεν συνάντησαν οι Γάλλοι εκεί. Τέσσερις ημέρες μετά την είσοδο των Γάλλων στα Σκόπια, έφτανε στην πόλη και η 3η ελληνική μεραρχία πεζικού (Συν/ρχης Τρικούπης), η οποία παρήλαυσε στους δρόμους της πόλης, μετά σαλπίγγων και αναπεπταμένων των σημαιών». Κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο και τη γερμανική επίθεση κατά της Γιουγκοσλαβίας και Ελλάδας, τα Σκόπια κατελήφθησαν από γερμανικές και βουλγαρικές μονάδες. Απελευθερώθηκαν το Δεκέμβριο του 1944 και έγιναν πρωτεύουσα της αυτοαποκαλούμενης Ομοσπόνδου Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας στο πλαίσιο του Γιουγκοσλαβικού Κράτους. Τα Σκόπια, μετά τον καταστροφικό σεισμό του 1963, εξελίχθηκαν σε μια σύγχρονη πόλη με λεωφόρους και σύγχρονη αρχιτεκτονική, με πολυάριθμα πολιτιστικά και ιστορικά μνημεία του πρόσφατου και απώτερου παρελθόντος. Στην πόλη σώζονται πολλά μνημεία: η εκκλησία του Αγίου Σωτήρος, με το θαυμάσιο ξυλόγλυπτο εικονοστάσι, η πέτρινη γέφυρα, το κάστρο, τα κοντινά μοναστήρια. Υπάρχουν μουσεία, πινακοθήκες και θέατρα. Μετά το διαμελισμό του Γιουγκοσλαβικού Κράτους (1991), τα Σκόπια παρέμειναν πρωτεύουσα του γειτονικού κρατιδίου με την προσωρινή ονομασία «Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας» (ΠΓΔΜ) «FYROM» (Former Yugoslavian Republic of Macedonia) και με αίτημα την ντεφάκτο αναγνώρισή του ως ανεξάρτητο κράτος με το ελληνικό όνομα «Μακεδονία» (πράγμα αντίθετο προς όλους τους Έλληνες, εμπόδιο σημαντικό για την πλήρη ομαλοποίηση των σχέσεων του κράτους των Σκοπίων με την Ελλάδα).

34. Τον Ιούλιο του 1912 το σύνολο των αλβανικών περιοχών επαναστάτησε και το Uskub (Σκόπια), το οποίο κατείχαν οι επαναστατημένοι Σκιπτάρ (Shqiptar), καθίσταται η Ιερουσαλήμ του αλβανικού υπερεθνικισμού. Παλαιό και ανεκπλήρωτο για τους Αλβανούς είναι το όνειρο της «Ιλλυρίδας», ενός κράτους, που σύμφωνα με τις διακηρύξεις τους θα περιλάμβανε τη δυτική πλευρά της ΠΓΔΜ (η οποία κατοικείται κυρίως από αλβανόφωνο πληθυσμό). Την τάση αυτή ενστερνίστηκε ο Ρουγκόβα, ο οποίος έσπευσε και ονόμασε (ανεξάρτητα αν το 2000 αποσιώπησε την ενέργειά του αυτή) το Κοσσυφοπέδιο Δαρδανία, με στόχο ν' αποκόψει το δεσμό της Αλβανίας με τους Αλβανούς και Σερβίας με τους Σέρβους του Κοσσυφοπεδίου. Το Κοσσυφοπέδιο, πράγματι, ανήκε κατά την αρχαιότητα στη Δαρδανία, με πρωτεύουσα και κατά τη ρωμαιοκρατία τα Σκόπια, τα οποία κατά την τουρκοκρατία ήταν πρωτεύουσα του Κοσσυφοπεδίου, ενώ από το 1912 έως το 1944 ήταν πρωτεύουσα της επαρχίας Βαρδαρίου. Στις αρχές του 2001 η ενθάρρυνση του μεγαλοϊδεατισμού των Αλβανών από τον πρόεδρο των ΗΠΑ Κλίντον και την υπουργό του Ολμπράιτ και η στήριξη συμμοριών από ξένα κέντρα απείλησαν με ανάφλεξη την ευρύτερη περιοχή.

35. Δαρδάνιοι (Δάρδανοι ή Δαρδανιείς). Λαός ιλλυρικός, ορμώμενος από περιοχές κοντά στις πηγές του Αξιού και του λευκού Δρίνου, που εξαπλώθηκε στην Άνω Μοισία (περιοχή ανάμεσα στο Δούναβη και την οροσειρά του Αίμου). Ήταν ισχυρότατοι, έδρασαν καθ' όλη την ελληνορωμαϊκή και τη βυζαντινή εποχή, μέχρι και τους νεότερους χρόνους. Είχαν φήμη παροιμιώδη ακαθάρτων, γι' αυτό οι αρχαίοι Έλληνες έλεγαν «Τρις του βίου λέλουται ώσπερ Δαρδανεύς» (έχει λουσθεί 3 φορές σ' όλη του τη ζωή σαν Δαρδανεύς). Η χώρα τους ήταν πλούσια σε μεταλλεία, γνωστότερες δε πόλεις τους ήταν οι Σκούποι, τα σημερινά Σκόπια, η οποία έγινε και πρωτεύουσά της, η Ολυμπιακή και η Ναϊσός, πατρίδα του Μεγάλου Κωνσταντίνου (σημερινή Νις), η οποία κατοικείτο κατά το πλείστον από Δαρδάνιους. Γενικά, οι Δαρδάνιοι εκτιμούνταν πολύ ως στρατιωτικοί από τους Ρωμαίους, ενώ ο ίδιος ο Κλαύδιος θεωρούνταν Δαρδάνιος.

36. Ο Γεώργιος Χατζηκυριακού την ίδια εποχή ανεβάζει τον πληθυσμό των Σκοπίων σε 68.000 κατοίκους με εθνολογική σύνθεση: 35.000 Τούρκοι, 20.000 Βούλγαροι, 1.500 Έλληνες, 1.000 Εβραίοι και οι λοιποί Αλβανοί, Αθίγγανοι και Ευρωπαίοι.

37. Σε καμιά έγκυρη πηγή πληθυσμιακής σύνθεσης των Σκοπίων δεν αναφέρονται «Μακεδόνες», αφού δεν υπάρχει «μακεδονικό έθνος».

38. Αρχαία ρωμαϊκή επτάτοξη γέφυρα, η οποία επιδιορθώθηκε από τους Τούρκους. Έχει μήκος 70 μ. και πλάτος 3 μ.

39. Ραγούσα ή Ραγούζα (σλαβιστί Ντουμπρόβνικ), λιμάνι επί της δαλματικής ακτής. Η μεγαλύτερη ακμή της πόλης χρονολογείται στα μέσα του 15ου και στις αρχές του 16ου αιώνα, κατά τον οποίο τα πλοία των Ρουγουσαίων ήταν γνωστά σε ολόκληρο τον κόσμο. Το Ντουμπρόβνικ ιδρύθηκε περί τα μέσα του 7ου αιώνα μ.Χ. από πρόσφυγες της Επιδαύρου (σήμερα Καβτάτ), πόλης κειμένης σε απόσταση 16 χλμ. νότια του Ντουμπρόβνικ (καταστράφηκε από τους Άβαρους).

40. Στις 27/2/1870 σουλτανικό φερμάνι επικύρωσε το διαχωρισμό της Εκκλησίας της Βουλγαρίας από το Οικουμενικό Πατριαρχείο, δημιουργώντας τη «Βουλγαρική Εξαρχία», δηλαδή μια αυτοκέφαλη βουλγαρική Εκκλησία. Με την αναγνώριση της εκκλησιαστικής ανεξαρτησίας των Βουλγάρων, το σλαβικό στοιχείο επιδίωξε την αφύπνιση του βουλγαρικού έθνους και τη μείωση του ηγετικού ρόλου του Οικουμενικού Πατριαρχείου στους βαλκανικούς λαούς.

41. Ιουστινιανή Πρώτη. Πατρίδα του αυτοκράτορα Ιουστινιανού Α' (482-565 μ.Χ.). Εκλήθη «πρώτη» προς διάκριση από τη «δεύτερη».

42. Δουσάν Στέφανος (1331-1355). Ο ενδοξότερος βασιλιάς της Σερβίας. Στέφθηκε επιδεικτικά βασιλιάς και αυτοκράτορας Σερβίας και Ρωμανίας το 1346 στα Σκόπια. Εκμεταλλεύθηκε την άθλια κατάσταση του Βυζαντίου και κατέλαβε ολόκληρη τη Μακεδονία (εκτός Θεσσαλονίκης και Χαλκιδικής), τη Θεσσαλία, την Ήπειρο και την Αλβανία. Διατήρησε τη σέρβικη κυριαρχία και επί της Βουλγαρίας. Στα 1355 επιχείρησε εκστρατεία κατά της Κωνσταντινουπόλεως, κατέλαβε μάλιστα και την Αδριανούπολη, αλλά πέθανε καθ' οδόν. Υπήρξε ένας από τους πιο λαμπρούς πολεμιστές και κατακτητές, χαρακτηρίστηκε δε και εξαίρετος νομοθέτης με τον περίφημο κώδικά του -το Zakonik-, μια διασκευή του βυζαντινού δικαίου προσαρμοσμένου στις σερβικές συνήθειες.

43. Οι άποικοι ήταν Τούρκοι «Μουσουλμάνοι» από την Ανατολία, αλλά υπήρξαν και προσηλυτισμοί (λίγο πολύ εθελοντικοί) Σλάβων της περιοχής των Σκοπίων και των Αλβανών του Κοσσυ-

Ο Νέος Επιβατικός Σιδηροδρομικός Σταθμός της Θεσσαλονίκης

Η γεωγραφική διεύρυνση της Ελλάδος στα 1912-13 έδωσε το έναυσμα να διαδραματίσει η χώρα μας πρωταγωνιστικό ρόλο στο βαλκανικό χώρο. Στα πρώτα σχέδια του κράτους ήταν η διεκδίκηση ηγετικής θέσης στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες. Πριν την προσάρτηση της Μακεδονίας, στην ελληνική επικράτεια υπήρχε ένα δίκτυο 1.584 χιλιομέτρων, από τα οποία μόνον τα 441 ήταν κανονικού πλάτους. Με την ενσωμάτωση του τμήματος της Μακεδονίας, ένα δίκτυο με επίκεντρο τη Θεσσαλονίκη μήκους 556 χλμ. μπορούσε πλέον να προστεθεί στο ήδη υπάρχον.

ΙΣΤΟΡΙΑ

Στα χρόνια της τουρκοκρατίας, η διακίνηση ανθρώπων και αγαθών στον ενδοβαλκανικό χώρο πραγματοποιούνταν από τρεις σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες είχαν αφετηρία τη Θεσσαλονίκη με κατεύθυνση προς τα βορειοδυτικά, όπως και σήμερα. Οι γραμμές αυτές, ωστόσο, εξυπηρετούνταν από δύο μόνον σιδηροδρομικούς σταθμούς. Οι Ανατολικοί Σιδηρόδρομοι (Chemins de fer Orientaux σε συντομογραφία C.O. ή Α.Σ.) της γραμμής Θεσσαλονίκης - Σκοπίων - Νις - Βελιγραδίου με προορισμό την κεντρική Ευρώπη και ο Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου (Chemins de fer Salonique à Manastir σε συντομογραφία S.M. ή Θ.Μ.) είχαν κοινό σταθμό μικτής εκμετάλλευσης (εμπορικό και επιβατικό) στο χώρο του σημερινού Παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού. Ο σταθμός αυτός βρισκόταν σχεδόν εκτός πόλεως, προς τα δυτικά. Εκατέρωθεν περιοριζόταν σε όλο το μήκος του από τη λεωφόρο της 26ης Οκτωβρίου και τη λεωφόρο Σταθμού[1], οι οποίες ενώνονταν στο τέρμα του σταθμού σε μικρή απόσταση από την πλατεία Βαρδαρίου. Μεταξύ της θάλασσας και της 26ης Οκτωβρίου λωρίδα εδάφους επέτρεπε την άρτια ανάπτυξη σιδηροδρομικών συνδέσεων με τις λιμενικές εγκαταστάσεις και τα κατά μήκος της ακτής εργοστάσια.

Ο Ενωτικός Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης (Jonction Salonique-Constantinople σε συντομογραφία J. S. C. ή Ε.Θ.Κ.) είχε δικό του σταθμό συγγενούς χαρακτήρα έξω από την πόλη, στα βορειοανατολικά του σταθμού των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, σημαντικά απομακρυσμένο, μεταξύ της οδού Μοναστηρίου και των συνοικισμών Αμπελοκήπων και Μενεμένης, όπου και σήμερα βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του εργοστασίου και μηχανοστασίου, ως αδιάλειπτη ιστορική συνέχεια. Επιπλέον, ο Ενωτικός διέθετε ένα ακόμη σταθμό κοντά στην πόλη, τον λεγόμενο «Salonique - Ville», προς τον οποίο προχωρούσε απλή γραμμή[2], η οποία διασταυρωνόταν ισόπεδα με την οδό Μοναστηρίου και την οδό Γιαννιτσών, δίχως διακλάδωση, κατά τρόπο ώστε οι αμαξοστοιχίες που έφταναν στον σταθμό αναγκάζονταν στη συνέχεια να οπισθοδρομήσουν με κατεύθυνση τον κύριο σταθμό του Ενωτικού[3]. Η θέση του δεύτερου αυτού σταθμού βρισκόταν στη σημερινή διασταύρωση των οδών Προμηθέως - Αναγεννήσεως - 26ης Οκτωβρίου, απέναντι από τα Δικαστήρια.

Από τα παραπάνω καθίσταται προφανές πως οι προηγούμενες σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις δεν επαρκούσαν για να καλύψουν τις ανάγκες μιας ανερχόμενης μεγαλούπολης, όπως η Θεσσαλονίκη, στις αρχές του 20ού αιώνα. Οι σταθμοί ήταν όχι μόνον μικροί, αλλά και δυσπρόσιτοι για το επιβατικό κοινό. Από την άλλη μεριά, η ολοένα αυξανόμενη χρήση του σιδηροδρόμου, ως του πλέον αξιόπιστου μεταφορικού μέσου, δημιουργούσε νέες απαιτήσεις για καινοτόμες κατασκευές τόσο στον τομέα του τροχαίου υλικού όσο και εκείνο των τεχνικών έργων. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, τότε χώροι μεγάλης αστικής χρησιμότητας, αποτελούσαν για πολλά χρόνια την πύλη των πόλεων, αντίστοιχης σημασίας με εκείνη που έχουν σήμερα τα λιμάνια και τα αεροδρόμια.

Η πραγματικότητα, όσον αφορά στους σταθμούς της Θεσσαλονίκης, ήταν πως υπολείπονταν, από αρχιτεκτονικής και λειτουργικής σκοπιάς, από τους αντίστοιχους της προηγμένης Ευρώπης, οι οποίοι διακρίνονταν για την υψηλή ποιότητα των κατασκευών τους, ώστε ακόμη και σήμερα, ορισμένοι από αυτούς να αποτελούν ζωντανά μνημεία τέχνης και αρχιτεκτονικής, συνυφασμένα με την σιδηροδρομική ιστορία των ευρωπαϊκών χωρών.

ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΣΚΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΤΡΕΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

Η ελληνική κυβέρνηση εξέτασε από πολύ νωρίς το ενδεχόμενο ενιαίας κρατικής εκμετάλλευσης των τριών σιδηροδρομικών γραμμών που ανα-



Κατασκευή κρηπιδοτοίχων του νέου επιβατικού σταθμού. Στο βάθος, οι συνοικισμοί της Ξηροκρήνης και της Επταλόφου



χωρούσαν από τη Θεσσαλονίκη (προς Μοναστήρι, προς Σέρρες - Αλεξανδρούπολη - Κωνσταντινούπολη, προς Γευγελή - Σκόπια - Βελιγράδι) και ανήκαν σε εταιρικές εκμεταλλεύσεις, με την προοπτική ένωσής τους σε κοινό σιδηροδρομικό σταθμό, που θα αντικαθιστούσε τους τρεις υπάρχοντες. Σκέψη για την ίδρυση κεντρικού σταθμού υπήρχε ήδη και από την εποχή της τουρκοκρατίας. Στη σύμβαση, μάλιστα, που είχε υπογράψει η Υψηλή Πύλη με την γαλλική εταιρεία του Εδμόνδου Μπαρτισόλ (1896) για την κατασκευή του τεχνητού λιμανιού της Θεσσαλονίκης, υπήρχε η διάταξη με την οποία η εταιρεία αυτή αναλάμβανε την υποχρέωση να κατασκευάσει κατόπιν αιτήσεως της τουρκικής κυβέρνησης κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό σε συνδυασμό με τον λιμένα. Τον κεντρικό αυτό σταθμό που θα ένωνε σε ένα κτίριο τους τερματικούς σταθμούς των Ανατολικών Σιδηροδρόμων (γραμμές Θεσσαλονίκης - Βελιγραδίου και Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου) και Κωνσταντινουπόλεως (γραμμή Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης - Κωνσταντινούπολης) θεμελίωσε το Μάρτιο του 1912 ο υπουργός Δημοσίων Έργων του Σουλτάνου Djavid Bey[4]. Τα γεγονότα, όμως, που ακολούθησαν δεν επέτρεψαν την κατασκευή του έργου και έτσι η ελληνική κυβέρνηση είχε τη δυνατότητα να προβεί σε διαφορετικό σχεδιασμό.

Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΩΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΩΣ ΚΟΙΝΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΓΙΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

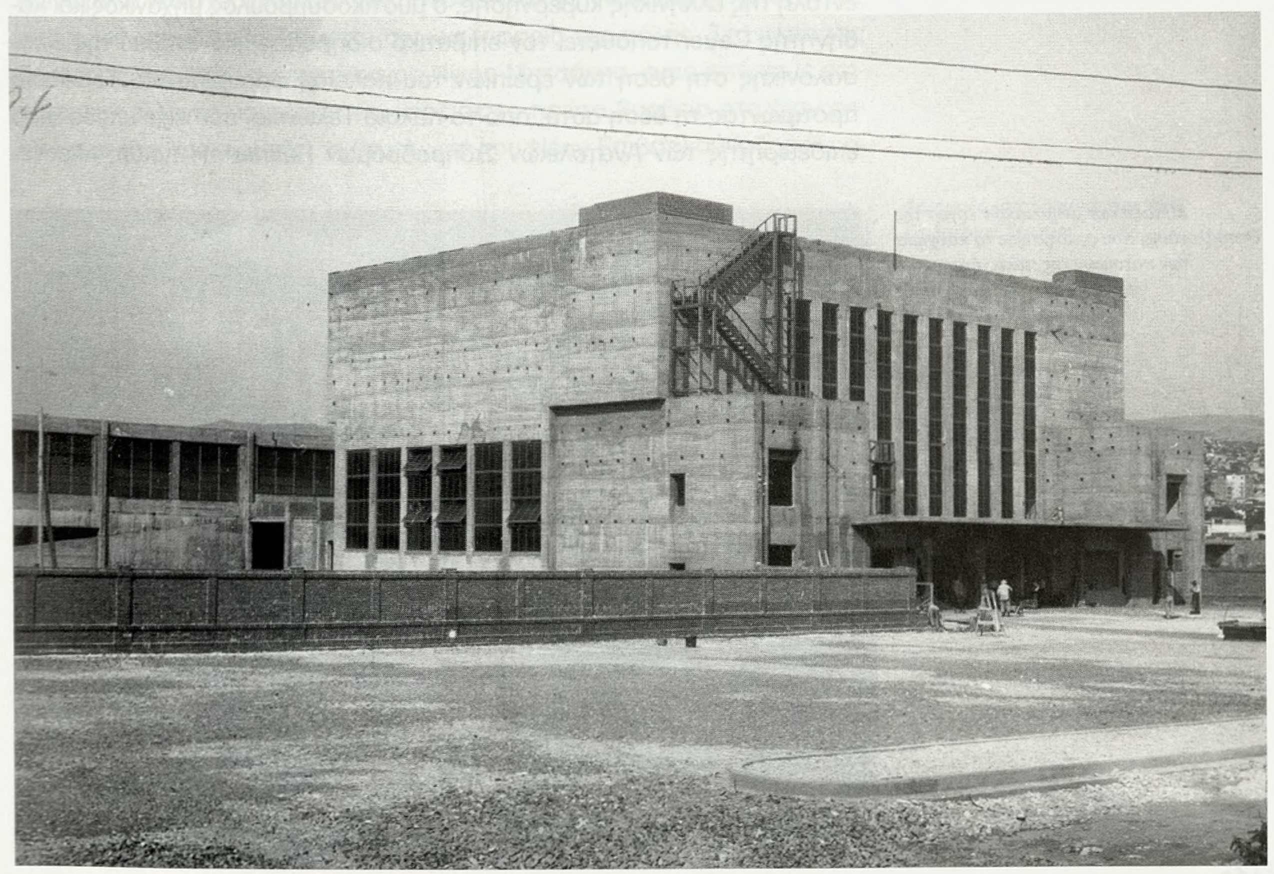
Την περίοδο 1915 - 1918 οι δυνάμεις της Entente, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες των ανεφοδιασμών και των μεταφορών γενικότερα, κατασκευάζουν ενωτική των γραμμών Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης (Ε.Θ.Κ) και Θεσσαλονίκης - Σκοπίων (Α.Σ) συνδέοντας το χλμ.

2.886 της γραμμής Ε.Θ.Κ. με το χλμ. 4.404 της γραμμής Α.Σ. Η σύνδεση αυτή (Voie de raccordement C.O - J.S.C) αποσκοπούσε στην κατευθείαν, μέσω της Στρατιωτικής Στάσης[5] (Station Militaire), συγκοινωνία της γραμμής Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης με το σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, που ήδη εξυπηρετούσε από κοινού τις γραμμές Θεσσαλονίκης - Σκοπίων (Α.Σ.) και Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου (Θ.Μ.). Έτσι, η Στρατιωτική Στάση, από άποψη εκμετάλλευσης, χρησίμευε ως πρόσταθμος για τις αμαξοστοιχίες των δύο γραμμών Θεσσαλονίκης - Σκοπίων (Α.Σ.) και Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης (Ε.Θ.Κ.). Μέσω της γραμμής Α.Σ. οι συρμοί φέρονταν στο σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων, τον σημερινό Εμπορικό, ο οποίος, ευρισκόμενος κοντά στην πόλη, έγινε κοινός και για τις τρεις σιδηροδρομικές γραμμές Α.Σ. - Θ.Μ. και Ε.Θ.Κ. (C.O. - S.M. και J.S.C.) που κατέληγαν στη Θεσσαλονίκη από αυτήν την κατεύθυνση.

Η ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΩΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Η ένωση του σιδηροδρομικού δικτύου της νότιας Ελλάδας με το δίκτυο της Μακεδονίας το 1916 και η αποκατάσταση της σιδηροδρομικής συγκοινωνίας μεταξύ των δύο δικτύων (1918), μετά την ενοποίηση των δύο κυβερνήσεων του Διχασμού, εκείνης των Αθηνών με εκείνη της Θεσσαλονίκης (14/27-6-1917), είχε ως αποτέλεσμα η χωρητικότητα του σταθμού των Ανατολικών Σιδηροδρόμων (κοινού για τις γραμμές Θεσσαλονίκης-Σκοπίων- Βελιγραδίου και Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου) και οι εγκαταστά-

Αποψη του κεντρικού κτιρίου του νέου επιβατικού σταθμού από την πλατεία, πριν από τις επεκτάσεις (1.7.1950)



σεις του να μην μπορούν να ανταποκριθούν στις αυξανόμενες ανάγκες της διακίνησης ανθρώπων και αγαθών. Οι επιβατικές και εμπορικές αμαξοστοιχίες των δύο γραμμών από την Αθήνα και το Μοναστήρι συναντιόνταν στο Πλατύ και, ακολούθως, εισέρχονταν ως ενιαία γραμμή στο σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων. Ο ίδιος σταθμός λειτουργούσε και ως σταθμός διαλογής[6] φορτίων για τις γραμμές αυτές, ενώ σ' αυτόν σχηματίζονταν ακόμη και όλοι οι επιβατικοί συρμοί[7]. Η ανεπάρκεια του σταθμού έγινε ακόμη πιο αισθητή με την αύξηση της κυκλοφορίας των εμπορικών αμαξοστοιχιών στα 1924-1925, οπότε ιδρύθηκαν στην περιοχή του λιμανιού της Θεσσαλονίκης οι Ελεύθερες Ζώνες[8], γιουγκοσλαβική και ελληνική, για τη διευκόλυνση του εμπορίου και των εξωτερικών μεταφορών. Επίσης, οι επιβατικοί συρμοί του Ενωτικού Σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης κατευθύνονταν και αυτοί προς τον Σταθμό των Ανατολικών Σιδηροδρόμων μέσω της γραμμής που τον συνέδεε με τη Στρατιωτική Στάση. Ακόμη, εξυπηρετούσε και στρατιωτική βάση (παράκτιο αποθήκη), όπως και μερικές παράκτιες βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Τις εγκαταστάσεις του σταθμού συμπλήρωναν αμαξοστάσιο, μηχανοστάσιο, όπως και εργοστάσιο, στο οποίο απασχολούνταν άνω των 300 εργατοτεχνιτών. Η ανέγερση, λοιπόν, επιβατικού σταθμού ήταν επιτακτική ανάγκη προκειμένου να ελευθερωθεί το αναγκαίο για την ανάπτυξη του τοπικού σταθμού εμπορευμάτων έδαφος και να διευκολυνθεί η κυκλοφορία εμπορικών αμαξοστοιχιών προς και από το παλαιό λιμάνι της πόλης.

Σε έκθεση για τα ενωτικά σιδηροδρομικά δίκτυα των λιμένων Πειραιώς και Θεσσαλονίκης, που συντάχθηκε το Δεκέμβριο του 1913, με εντολή της ελληνικής κυβέρνησης, ο μυστικοσύμβουλος μηχανικός και καθηγητής Cauer τοποθετεί τον επιβατικό σιδηροδρομικό σταθμό της Θεσσαλονίκης στη θέση των ερειπίων του παλαιού φρουρίου του Top-Hane προτιμώντας τη θέση αυτή, από το παλαιό Τελωνείο, που είχε υποδείξει ο επιθεωρητής των Ανατολικών Σιδηροδρόμων Haffner[9]. Η πρώτη πλεονε-

Μεταξύ των μνημειακών έργων της Θεσσαλονίκης, που αποτελούσε το καύχημα των κατοίκων της πόλης ήταν και ο καινούργιος τότε επιβλητικός Σιδηροδρομικός Σταθμός



κτούσε, το σπουδαιότερο, διότι προσαρμοζόταν στην ανάγκη της πρόσφορης ένωσης του σταθμού με τις κύριες αρτηρίες κυκλοφορίας της πόλης.

Γύρω από το θέμα δόθηκε εξαιρετική σημασία από τη μεριά του κράτους, καθώς οι ωφέλειες θα ήταν πολύ σπουδαίες. Για τον σκοπό αυτό, μάλιστα, από 1/12/1926 επιβλήθηκε πρόσθετο τέλος 2% στα κάθε φύσεως κόμιστρα για το σχηματισμό κεφαλαίου, το οποίο θα χρησιμοποιούνταν για την κατασκευή του σιδηροδρομικού σταθμού της Θεσσαλονίκης αλλά και αυτού των Αθηνών. (Το εισπραχθησόμενο ποσό υπολογίστηκε σε 14.000.000 δρχ. κατ' έτος).

ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Η αρχική μελέτη των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων της Θεσσαλονίκης προέβλεπε την κατασκευή του σταθμού κοντά στην πλατεία Βαρδαρίου, μεταξύ των οδών Λαγκαδά και Παπαρρηγόπουλου. Το σχέδιο αυτό ευτυχώς τροποποιήθηκε με την οριστική μετατόπιση της κατασκευής του σταθμού στη σημερινή του τοποθεσία. Οι μελέτες - εισηγήσεις προς την Ειδική Επιτροπή Σιδηροδρομικών Σταθμών που καταρτίστηκε για τις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις της Θεσσαλονίκης ανήκουν στον Γεώργιο Κορωναίο (1899 - ;)[10]. Βάσει αυτών άρχισε η απαλλοτρίωση της απαιτούμενης έκτασης και καταρτίσθηκαν προμελέτες όλων των έργων, χωματουργικών, διατάξεις γραμμών και αποβάθρων, σημάτων και εγκαταστάσεων ασφαλείας, τεχνικών έργων και γενική διάταξη του κτιρίου, μετά προϋπολογισμών, καταρτισθέντος και σχετικού προγράμματος για την προκήρυξη αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για τα σχέδια του κτιρίου του σταθμού. Έτσι, σύμφωνα με το νέο σχέδιο πόλεως της Θεσσαλονίκης[11], ο σταθμός, απέχοντας από το κέντρο, δεν θα διέκοπτε την κυκλοφορία της πόλης. Στα μέσα της δεκαετίας του 1930 ο αρχιτέκτονας Νίκος Μητσάκης, ένας από τους ικανότερους έλληνες μοντερνιστές, κέρδισε το πρώτο βραβείο στο διαγωνισμό που είχε προκηρυχθεί. Η θεμελίωση του Νέου Επιβατικού Σιδηροδρο-

Ατμάμαξα στις γραμμές του Νέου Επιβατικού Σταθμού



Μεταφορά αποσκευών
(φωτ. Δ. Μπρέζας, 27-12-1971)



μικού Σταθμού πραγματοποιήθηκε στις 26-10-1937 από τον βασιλέα Γεώργιο Β΄. Τα χωματουργικά έργα προχώρησαν σε ικανοποιητικό βαθμό, ενώ μέχρι την 31-3-1938 οι σχετικές δαπάνες για την κατασκευή του σταθμού έφτασαν τις 16.580.532 δρχ., από τις οποίες 13.805.543 κάλυπταν τις απαλλοτριώσεις της απαιτούμενης έκτασης.

Το 1939 επαναλήφθηκε ο διαγωνισμός σε διεθνές επίπεδο. Το κεντρικό κτίριο του σταθμού ξεκίνησε να κτίζεται πάνω σε σχέδια των αρχιτεκτόνων Kleinschmidt και Jordan, οι οποίοι κέρδισαν το πρώτο βραβείο. Με το ξέσπασμα του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου το έργο διακόπηκε. Συστηματικές εργασίες επαναλήφθηκαν, βάσει νέας αρχιτεκτονικής μελέτης, μετά τα μέσα του 1949, ώστε ο σταθμός να αρχίσει να λειτουργεί στοιχειωδώς από τις αρχές του 1951 με ημιτελείς ακόμα εγκαταστάσεις. Ύστερα από τις επεκτάσεις, που πραγματοποιήθηκαν με βάση μελέτες των αρχιτεκτόνων Σ. Μολφέση και Θ. Παπαγιάννη στα 1959, τα εγκαίνια του σταθμού τελέστηκαν με κάθε επισημότητα στις 10.30 το πρωί της 4ης -2-1962. Ο υπουργός Συγκοινωνιών Δημήτρη Βρανόπουλος, αφού έκοψε την κυανόλευκο ταινία, εισήλθε με τους λοιπούς υπουργούς και τους άλλους επισήμους στη μεγάλη αίθουσα του Σιδηροδρομικού Σταθμού, όπου τελέστηκε ο αγιασμός. Μετά τον αγιασμό μίλησε για λίγο ο υπουργός Βορείου Ελλάδος Μανέντης. Στη συνέχεια, μίλησε ο υπουργός Συγκοινωνιών Δημήτρης Βρανόπουλος. Στην ομιλία του ο υπουργός Συγκοινωνιών τόνισε μεταξύ άλλων:

«...Ο σημαντικότερος σιδηροδρομικός κόμβος της χώρας μας είναι σήμερα αναμφισβητήτως η Θεσσαλονίκη. Τέσσερις διαφορετικών κατευθύνσεων γραμμές διέρχονται από εδώ: Η γραμμή Θεσσαλονίκης - Αθηνών, η γραμμή Θεσσαλονίκης - Φλώρινας, η γραμμή Θεσσαλονίκης -Ειδομένης, η οποία συνδέει σιδηροδρομικώς τη χώρα μας με τα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα. Και, τέλος, η γραμμή συνδέουσα μέσω Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου με τα δίκτυα των τουρκικών σιδηροδρόμων. Ιδού ο λόγος δια τον οποίον από την προπολεμικήν ακόμη εποχήν, προεκρίθη να προηγηθή η κατασκευή ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού σταθμού εις την πόλιν αυτήν, ακόμη και έναντι των Αθηνών, της πρωτευούσης του Έθνους. Δια τον σκοπόν αυτόν μάλιστα εις το πενταετές σχέδιον το οποίο επρογραμμάτισε ο Κ. Καραμανλής διετέθη το ποσόν των 960.000.000 δραχμών, προβλέπεται δε δαπάνη δια την τριετίαν 1962 - 1964 ετέρων 900.000.000 δραχμών...».

Επίσης, στον αγιασμό παρέστησαν ο υπουργός Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων Γρηγ. Κασιμάτης και ο υφυπουργός Δημοσίων Έργων Θεοδοσιάδης. Μετά τον αγιασμό οι υπουργοί και οι λοιποί επίσημοι επισκέφθηκαν όλα τα διαμερίσματα και τις εγκαταστάσεις του νέου Σιδηροδρομικού Μεγάρου και εξέφρασαν την απόλυτη ικανοποίησή τους για την ευπρέπεια, την τάξη και την συντονισμένη λειτουργία των υπηρεσιών των ΣΕΚ.

Το όνειρο να αποκτήσει η Θεσσαλονίκη σιδηροδρομικό terminal, το μεγαλύτερο και πληρέστερο στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, έγινε πραγματικότητα σε πείσμα των σοβαρών οικονομικών δυσκολιών της περιόδου 1955 - 1963, την πρώτη δηλαδή οκταετία διακυβέρνησης της χώρας από τον Κωνσταντίνο Καραμανλή.

Ο σταθμός, στερούμενος παραδοσιακών δεσμών[12] και καλλιτεχνικού αισθήματος[13], σήμερα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα έργα μοντέρνας αρχιτεκτονικής στην Ελλάδα. Από το συγκρότημα που διακινούνται καθημερινά επιβάτες με προορισμό την Αθήνα, την Ειδομένη, την Φλώρινα,



Αναμονή στον Ν.Ε.Σ.Θ.
(Φωτ. Χρηβατάκη Χρ. 1972)

την Κοζάνη, την Αλεξανδρούπολη και, από τον Μάιο του 1965, τον Προμαχώνα με κατεύθυνση τη Βουλγαρία μέσω του σταθμού Στρυμόνα.

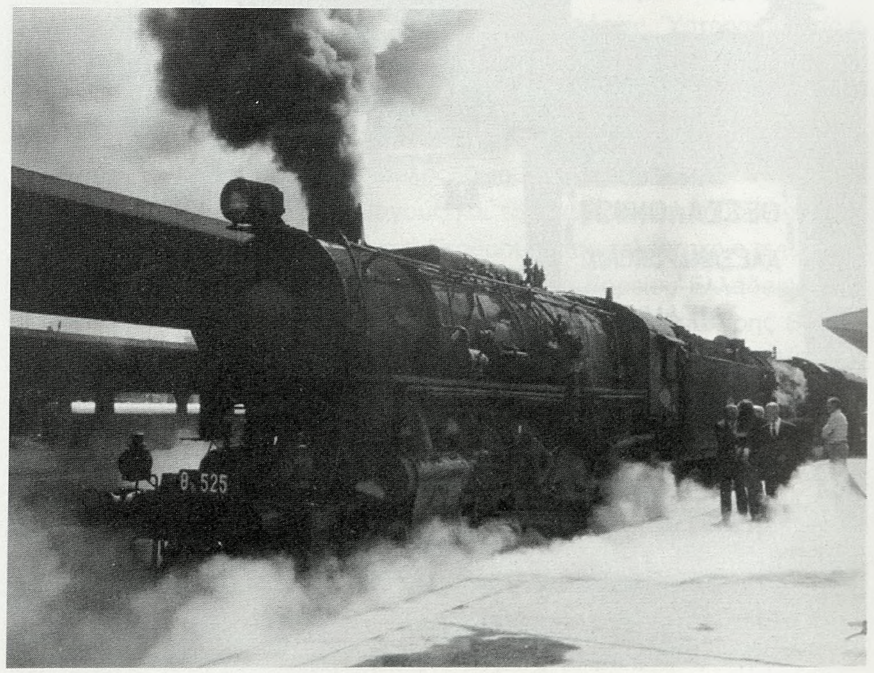
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ

Ο σταθμός απόκτησε κατ' ανάγκη σχήμα κεφαλής, καθώς όλες οι σιδηροδρομικές γραμμές καταλήγουν σ' αυτόν από την ίδια διεύθυνση. Το μήκος του κτιρίου είναι 134 μ. και το πλάτος 40μ. Κιβωτιόσχημος χωρίς κατασκευαστικές πολυτέλειες, έχει επιφάνεια 55.000 τ.μ. και όγκο 60.000 κ.μ. Χαρακτηριστικός είναι ο μεγάλος διάδρομος, ο οποίος οδηγεί από τον αίθριο χώρο του σταθμού στις αποβάθρες με κλιμακοστάσια και από τις δύο πλευρές, έτσι ώστε από το επίπεδο του δρόμου και του σταθμού να φτάνει ο επιβάτης στο επίπεδο των γραμμών. Τέσσερα τσιμεντένια στέγαστρα κατά μήκος των γραμμών προστατεύουν τις οκτώ γραμμές (ανά δύο) επιβίβασης - αποβίβασης των επιβατών. Το κτίριο του σταθμού διαθέτει διευκολύνσεις που απαιτούνται για τη χρήση τους από άτομα με κινητικές και άλλες δυσλειτουργίες.

Ο σταθμός είναι εύκολα προσβάσιμος από τις κύριες οδικές αρτηρίες της πόλης. Το καινοτόμο στοιχείο της μελέτης του νέου σχεδιασμού του σταθμού είναι σήμερα η αστική πλατεία στην είσοδό του, αναφαίρετο στοιχείο στην τυπολογία των εντός πόλεως σταθμών. Τα έργα ανάπλασης της πλατείας[14] έγιναν από τον ΟΣΕ, αλλά με χρήματα του ΟΑΣΘ και για τη χρήση της ο ΟΑΣΘ πληρώνει στον ΟΣΕ 50.000.000 δρχ. το χρόνο[15].

ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΚΑΙ Η ΑΝΑΓΚΗ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥΣ

Δεν επιδέχεται ανάπτυξη των γραμμών του, δηλαδή επέκταση κατά μήκος και πλάτος. Έτσι, η «μελέτη διατάξεων απορρόφησης» όλων των επαυξημένων σήμερα υποχρεώσεων εκμετάλλευσης αλλά και των μελλοντικών σχεδιασμών (ταχείς άξονες σύνδεσης Βορρά-Νότου, συρμοί OPTIMA και προαστιακή σύνδεση προς Σκύδρα) καθίσταται ανεκτέλεστη.



Επίσης, οι γραμμές του σταθμού τροφοδοτούνται από τη στένωση της γέφυρας των Αγίων Πάντων (ΤΧ5) και οποιοδήποτε συμβάν στη στένωση αυτή αποκλείει το σταθμό. Επίσης, είναι αποκομμένος από την περιοχή Ξηροκρήνης[16].

Οι προαναφερθείσες δυσκολίες απορρόφησης μέρους των επαυξημένων σημερινών και μελλοντικών υποχρεώσεων του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης επιβάλλουν νέες λύσεις στην εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων της πόλης. Ο Εμπορικός Σταθμός με την κατάλληλη διαμόρφωση μπορεί να διαδραματίσει ρόλο δεύτερου επιβατικού σταθμού στο κέντρο της πόλης, όπως συμβαίνει σε όλες τις μεγαλουπόλεις της Ευρώπης, οι οποίες εξυπηρετούνται από δύο και τρεις σιδηροδρομικούς σταθμούς. Την ανάγκη χρησιμοποιήσεως του Εμπορικού Σιδηροδρομικού Σταθμού της Θεσσαλονίκης ως δεύτερου σταθμού για την απορρόφηση μέρους των υποχρεώσεων του Νέου Επιβατικού Σταθμού (σημερινών και μελλοντικών) υπαγορεύουν και λόγοι ασφαλείας, σε περίπτωση πολέμου, δολιοφθοράς ή άλλης έκτακτης ανάγκης, όπως βομβιστική ενέργεια σε επιβατάμαξα του ΟΣΕ στις 21/2/1996.

Οι σταθμοί που καταλήγουν στο εσωτερικό των πόλεων -και που λειτουργούν ταυτόχρονα συμπληρώνοντας ο ένας τον άλλο- αποτελούν τον κανόνα σε όλες τις μεγάλες αγγλικές πόλεις αλλά και αυτές των ΗΠΑ, αφού η μετατροπή τους σε σταθμούς διάβασης δεν είναι δυνατή. Επιτακτική, λοιπόν, είναι η ανάγκη οι σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις του Παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού της Θεσσαλονίκης, του νυν Εμπορικού, να αξιοποιηθούν με τρόπο ώστε να μπορέσει η πόλη της Θεσσαλονίκης να αντιμετωπίσει τους μελλοντικούς κυκλοφοριακούς σχεδιασμούς. Οι σιδηρόδρομοι γρήγορα θα γίνουν και πάλι προσφιλείς στο ευρύ κοινό, προσφέροντας γρηγορότερη μετακίνηση από εκείνη που πετυχαίνει το αυτοκίνητο, μεταφέροντας τον επιβάτη -σε αντίθεση με το αεροπλάνο- μέσα στην πόλη.



Ατμάμαξες στις γραμμές του Νέου Επιβατικού Σταθμού. Σήμερα αποτελούν σύμβολο ενός παρελθόντος με μικρότερες επιδόσεις και οικολογικές επιπτώσεις

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ

Ο Νέος Επιβατικός Σιδηροδρομικός Σταθμός της Θεσσαλονίκης λειτουργεί όπως όλοι οι μεγάλοι σιδηροδρομικοί σταθμοί, προσφέροντας εξυπηρετήσεις όπως:

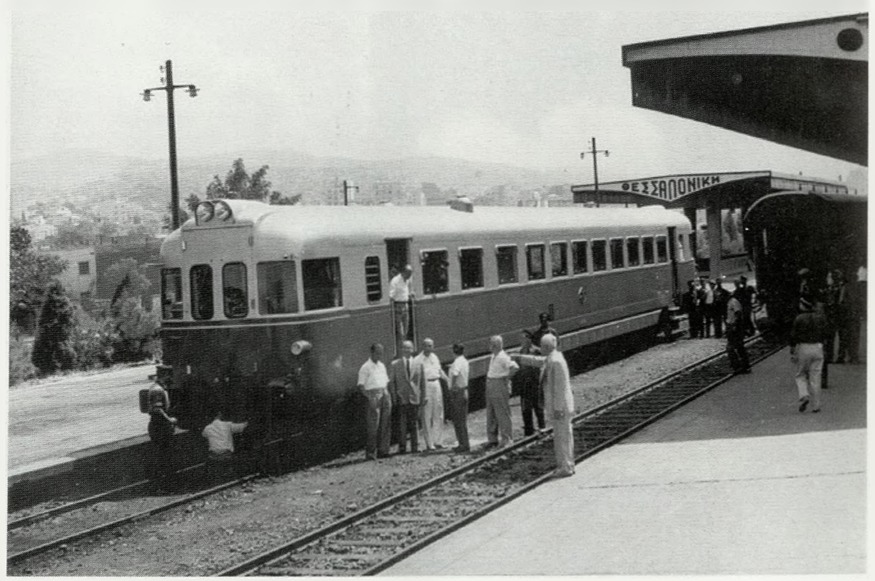
- Αίθουσες αναμονής και υποδοχής επισήμων «Vips».
- Πληροφορίες.
- Εκδοτήρια για την αγορά εισιτηρίων και ειδική θυρίδα για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες.
- «Αποσκευές», όπου εγγράφονται οι μεγάλες και βαριές αποσκευές για την αποστολή τους μέχρι το σταθμό προορισμού.
- «Αποσκευές για φύλαξη ή παρακαταθήκη», όπου απαλλάσσεται κανείς από τις αποσκευές για να κινηθεί άνετα μερικές ώρες στην πόλη μέχρι να ταξιδέψει.
- Χώρο φορτοεκφόρτωσης Ι.Χ. αυτοκινήτων στα ειδικά οχήματα των επιβατικών συρμών.

Παράλληλα με προαναφερθείσες υπηρεσίες του ΟΣΕ, λειτουργούν: ειδικό γραφείο τουριστικής αστυνομίας, ταχυδρομείο, μηχανήματα αυτόματης συναλλαγής με τράπεζες, κεντρικό μπαρ, καφεζαχαροπλαστείο και εστιατόριο. Υπάρχει χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων (πάρκινγκ), όπως και σημαντικός αριθμός καταστημάτων διάθεσης ειδών ρουχισμού, «Ολυμπιάδος 2004», ελληνικού και ξένου τύπου κλπ.

Επίσης, ο σταθμός διαθέτει ναό για την κάλυψη των λατρευτικών αναγκών του ταξιδεύοντος κοινού, αλλά και των φιλόθρησκων αισθημάτων του προσωπικού του ΟΣΕ και των κατοίκων της περιοχής. Ο ναός τιμάται στο όνομα του Αγίου Αποστόλου και Διακόνου Φιλίππου, προστάτη των σιδηροδρομικών.

Ο σταθμός συνδυάζεται άμεσα με τις λεωφορειακές γραμμές μετεπιβίβασης επιβατών, που συνδέουν το δυτικό με τον ανατολικό τομέα της πόλης, και με ειδικές γραμμές απευθείας με το αεροδρόμιο «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» και με το κεντρικό ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης (Καλοχώρι).

Παραλαβή αυτοκινηταμαξών Fiat νέου τύπου (1958) στον Νέο Επιβατικό Σταθμό Θεσσαλονίκης



Τέλος, η υποδομή του σταθμού συμπληρώθηκε με τα έργα ηλεκτροκίνησης του τμήματος γραμμής Θεσσαλονίκης-Ειδομένης. Τα εγκαίνια της ηλεκτροκίνησης πραγματοποιήθηκαν το πρωί της 27/5/1999 από τον τότε υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Τάσο Μαντέλη, ο οποίος επιβιβάστηκε σε ειδικό συρμό αποτελούμενο από τέσσερα επιβατικά οχήματα με επικεφαλής την ηλεκτράμαξα (Η/Α) Η-562 για την πρώτη διαδρομή με ηλεκτροκίνηση στη γραμμή Θεσσαλονίκης- Ειδομένης.

ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ:

1 Άγγελος Γκίνης, *Γενική μελέτη περί του λιμένος της Θεσσαλονίκης*, Μάρτιος 1918.

2 *Τεχνικά Χρονικά*. Επίσημο όργανο του ΤΕΕ, αριθ. 59&60, 1-15 Ιουνίου 1934.

3 *Τα τραίνα στον Βορειοελλαδικό χώρο (1871-1965)*. Λεύκωμα αρχείου Φωτογραφικού Μουσείου «Χρήστου Καλεμκερή», σε κείμενα Δημ. Ι. Παπαδημητρίου. Εκδόσεις REPROTIME, Θεσσαλονίκη 2000.

4 Περιοδικό *Συγκοινωνία*. Έκδοση Λέσχης Σιδηροδρομικών Ελλάδος, τ. 2, Φεβρουάριος 1962.

5 Δημ. Ι. Παπαδημητρίου, *Ένας σταθμός στην ιστορία του τόπου και της καρδιάς μας*, [Δημοσιεύματα Σ.Φ.Σ. Θεσσαλονίκης]. Έκδοση Δήμου Ελευθερίου-Κορδελιού, Θεσσαλονίκη 2000.

6 Κυριάκος Πιπίνης, Αρχιτέκτονας, «Ο Ν.Ε.Σ.Θ.», άρθρο στο περιοδικό *Σιδηροτροχιά*, [περιοδική έκδοση Σ.Φ.Σ. Αθηνών], τ. 16ο Ιανουαρίου 1998.

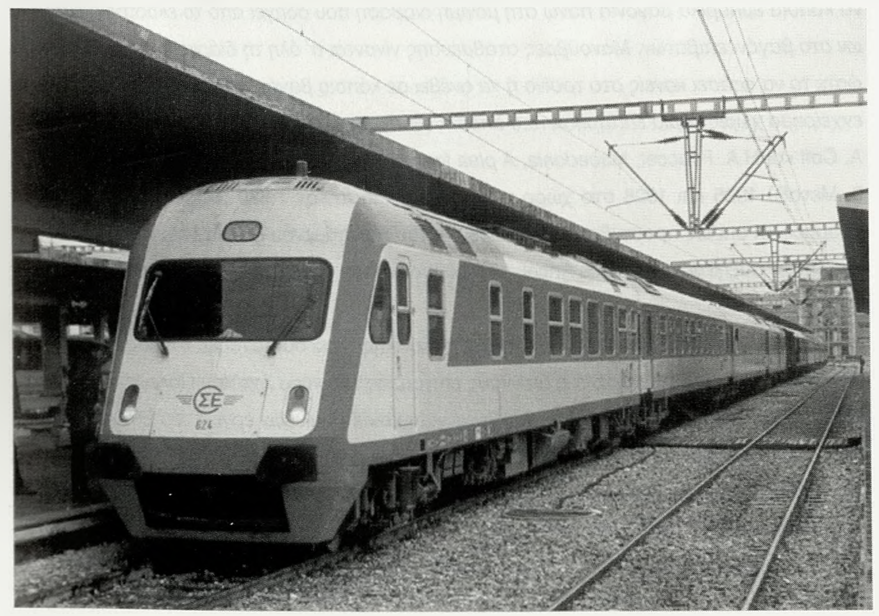
7 *Θεσσαλονίκη 2000, στο χάρτη των Ευρωπαϊκών Μητροπόλεων*, Έκδοση ΟΠΠΕ Θεσσαλονίκη '97, Μάιος 1998.

8 *Θεσσαλονίκη 1912-1940 - Βιομηχανία και Πόλη*. Έκδοση ΕΤΒΑ, Θεσσαλονίκη 1989.

9 Malcolm Fletcher and John Taylor, *Railways, the Pioneer years*. Copyright: Studio Editions Ltd 1990.

10 *Χίλια Δέντρα*. Μηνιαία έκδοση εφημερίδας *Θεσσαλονίκη*. Τεύχος 3 Ιουλίου 1999.

11 *Απόψεις και προτάσεις στη χωροταξική και κυκλοφοριακή μελέτη των νέων σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων περιοχής Θεσσαλονίκης*, ΟΣΕ Διεύθυνση Περιφέρειας Μακεδονίας-Θράκης, Θεσσαλονίκη, Μάιος 1997.



ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Η εν λόγω οδός ανοίχτηκε από την εταιρεία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων (Α.Σ.) για την επικοινωνία του κοινού με τον νεότευκτο σταθμό και επ' αυτής είχε τοποθετηθεί και τροχιοδρομική γραμμή, η εταιρεία της οποίας κατέβαλε μίσθωμα στην υπηρεσία των σιδηροδρόμων. Κατά το σχεδιάγραμμα της περιοχής η ιδιοκτησία των σιδηροδρόμων έφτανε μέχρι την οικοδομική γραμμή και τα επί της πλατείας καφενεία, ώστε και το πεζοδρόμιο κατά το ήμισυ ανήκε στους σιδηροδρόμους. Επίσης, στην ιδιοκτησία των σιδηροδρόμων περιλαμβάνονταν και ο παραπλεύρως της οδού χείμαρρος. Σήμερα η διάνοιξη της δυτικής εισόδου της πόλης διαμέλισε κυριολεκτικά την περιοχή, καταστρέφοντας υπαίθριους χώρους και το πράσινο που είχε αναπτυχθεί και ακύρωσε τις δυνατότητες ανάπλασης της μεγάλης αυτής έκτασης.

2. Μετά την κατάργηση της σιδηροδρομικής αυτής γραμμής, το γήπεδό της χαρακτηρίστηκε από το Σχέδιο Πόλεως δημόσια οδός και για το λόγο και το σκοπό αυτό απαλλοτριώθηκε, για να δημιουργηθεί η λεωφόρος Αναγεννήσεως.

3. Στα 1909 η γραμμή του δεύτερου σταθμού επεκτάθηκε ακόμη νοτιότερα, διασχίζοντας την οδό της 26ης Οκτωβρίου, για να συνδεθεί με τις γραμμές των Ανατολικών Σιδηροδρόμων και την περιοχή του λιμένα, μετά από συμφωνία μεταξύ της εταιρείας του λιμένα, της εταιρείας των Ανατολικών Σιδηροδρόμων και του Ενωτικού σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινουπόλεως.

4. Εφημερίδα *Μακεδονία*, φύλλο 221, 28 Μαρτίου 1912.

5. Το κτίριο της Στρατιωτικής Στάσης βρίσκεται περίπου 500 μ. μετά την εναέρια οδική γέφυρα βγαίνοντας από την πόλη μεταξύ των κυρίων σιδηροδρομικών γραμμών που ξεκινούν από τον νέο επιβατικό σιδηροδρομικό σταθμό και την οδό Μοναστηρίου, στην περιοχή ευθύνης του Δήμου Ελευθερίου - Κορδελιού. Κατασκευάστηκε για να στεγάσει την υπηρεσία της στρατηγικής εκμετάλλευσης της νέας σιδηροδρομικής γραμμής της Jonction Salonique-Constantinople (Ενωτικός Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινούπολης).

6. Σταθμός διαλογής (από το ρ. διαλέγω = ξεχωρίζω, διαχωρίζω), καλείται η έκταση με τα κτίρια και το δίκτυο των σιδηροδρομικών γραμμών, όπου γίνεται η διαλογή φορτίων, με τη διάλυση και σύνθεση των διαφόρων συρμών και η αλλαγή κατεύθυνσης των βαγονιών. Το ίδιο ακριβώς γίνεται με τους ταξιδιώτες, όταν αλλάζουν διαδρομή στους επιβατικούς σταθμούς.

7. *«Ο σταθμός όχι μόνο δεν διαθέτει πλατφόρμες, αλλά συχνά συμβαίνει να είναι σταθμευμένα κάποια εμπορικά βαγόνια πάνω στη μόνιμη διάβαση που οδηγεί από το εκδοτήριο εισιτηρίων στο βαγόνι επιβατών. Μανούβρες στάθμευσης γίνονται σ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, έτσι ώστε το να φτάσει κανείς στο τραίνο ή να ανέβει σε κάποιο βαγόνι να γίνεται ένα ριψοκίνδυνο εγχείρημα χωρίς καμιά επιτήρηση που απαιτεί εξάσκηση και ετοιμότητα...»* (Από το βιβλίο των A. Coff και H.A. Fauccet, *Macedonia, A plea for the primitive*, London, 1921).

8. Μεταξύ 1925 και 1928 στο χώρο τους κατασκευάστηκαν 1.520 μ. νέες σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες προστέθηκαν στα 2.350 μ. του υφιστάμενου δικτύου και η επιφάνεια των αποθηκών αυξήθηκε. (Jacques Ancel, *La Macédoine, son évolution contemporaine*, Paris 1930 σ. 271-2).

9. «Γενική μελέτη περί του λιμένος της Θεσσαλονίκης» που συντάχθηκε το Μάρτιο του 1918 από τον Άγγελο Γκίνη, μέλος της διεθνούς επιτροπής του νέου Σχεδίου Πόλεως της Θεσσαλονίκης, διευθυντού και καθηγητού των λιμενικών και υδραυλικών έργων του Εθνικού Μετσοβείου Πολυτεχνείου.

10. Πολιτικός μηχανικός, Διευθυντής Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Αεροπορίας, αργότερα καθηγητής του ΕΜΠ και υπουργός.

11. Στο τεύχος Α' ΦΕΚ 268/19.12.1928 δημοσιεύθηκε το διάταγμα περί τροποποίησης του σχεδίου Θεσσαλονίκης για την ανέγερση του Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού.

12. Με τον όρο «παραδοσιακοί δεσμοί» αναφερόμεθα στη σιδηροδρομική αρχιτεκτονική, στην οποία συμπεριλαμβάνονται όλα τα τεχνικά έργα, όπως κτίρια σταθμών, γέφυρες κλπ που κατασκευάστηκαν με παραδοσιακές μεθόδους και υλικά. Η χρήση χυτοσιδήρου σε σημαντικούς τερματικούς σταθμούς, για την κατασκευή ενός στεγάστρου που να περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό από γραμμές και αποβάθρες ήταν μια από τις πιο χαρακτηριστικές καινοτομίες της αρχιτεκτονικής του 19ου αιώνα. Από την εποχή του μεσοπολέμου η νοσταλγία για αρχιτεκτονικά στυλ του παρελθόντος αντικαταστάθηκε για νέες μορφές έκφρασης που πρόσφεραν τα νέα υλικά (τσιμέντο). Ο σιδηροδρομικός σταθμός της Φλωρεντίας (1934 - 1936) κατασκευάστηκε σύμφωνα με «διεθνές αρχιτεκτονικό στυλ», το οποίο επικρατούσε στην Ευρώπη κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου και χαρακτηρίζεται από την ασύμμετρη σύνθεση κυβικών και ορθογωνίων σχημάτων χωρίς ανάγλυφη διακοσμητική διαμόρφωση. Ήταν ο πιο προηγμένος σταθμός στον κόσμο πριν από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο.

13. Στη βικτοριανή Αγγλία όπως και σε πολλά μέρη του κόσμου, κατασκευάζονταν σταθμοί, εντυπωσιακής και διαρκούς μεγαλοπρέπειας, που συνδύαζαν επιβλητικές προσόψεις με φανταστικές κατασκευές υπόστεγων συρμών. Η πιο εκπληκτική γοτθική πρόσοψη παραμένει αυτή του σταθμού St. Pancras, στο Λονδίνο (1868 - 1874), που κατασκευάστηκε από τον Giles Gilbert Scott, ο οποίος συνεργάστηκε με τον W.H. Barlow που κατασκεύασε το υπόστεγο με άνοιγμα 732 μ. και ύψος 30 μ.

14. Δυστυχώς, η ευκαιρία ανάπλασης και επέκτασης του κτιρίου του ΝΕΣΘ με ταυτόχρονο εκσυγχρονισμό της τεχνολογικής του υποδομής, όπως και αποκατάσταση ενός ενιαίου αρχιτεκτονικού ύφους στα πλαίσια υλοποίησης μελέτης του Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης «Θεσσαλονίκη 1997» (ΟΠΠΕΘ), δεν αξιοποιήθηκε (Βλ. Εφημ. *Θεσσαλονίκη* της 2/12/1998). Επίσης, δεν είχε συνέχεια η υπόσχεση χρηματοδότησης (1998) εκσυγχρονισμού και αισθητικής αναβάθμισης του κτιρίου του ΝΕΣΘ από το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

15. Δήλωση του Προέδρου του ΟΑΣΘ στην εκπομπή της 8-2-2001 του δημοσιογράφου Άγγελου Κολοκοτρώνη στο «TV 100».

16. Στη μελέτη του ΟΠΠΕΘ προβλεπόταν η δημιουργία ενός υπογείου δρόμου-αγοράς, κάτω από τη στάθμη κίνησης των τραίνων, που θα αποκαθιστούσε μερικώς την επικοινωνία της πλατείας του Σταθμού με την οδό Μαργαροπούλου και την περιοχή της Ξηροκρήνης.



Tram - Train

«Προαστιακό τραμ» (tram-train) διαμπερούς κυκλοφορίας

Η εναλλακτική λύση για την σιδηροδρομική σύνδεση του αεροδρομίου, των νοτιοανατολικών παράκτιων περιοχών του Νομού Θεσσαλονίκης και της Χαλκιδικής

Γιάννης Μαγκανάρης

Η ανάπτυξη δικτύου προαστιακού σιδηροδρόμου δυτικά της πόλης (σε ακτίνα 100 χιλιομέτρων περίπου), χρησιμοποιώντας την υφιστάμενη σιδηροδρομική επιδομή, είναι τεχνικά εφικτή με κάποιες μεγάλες ή μικρές επεμβάσεις στις μόνιμες εγκαταστάσεις, με την προμήθεια κατάλληλου τροχαίου υλικού και, προπάντων, με σωστή οργάνωση. Το θέμα αυτό αναπτύχθηκε στην ημερίδα που οργανώθηκε από το ΤΕΕ/ΤΚΜ (Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος/Τμήμα Κεντρικής Μακεδονιας) στις 16 Απριλίου 2003 υπό την αιγίδα του τότε υπουργού Μακεδονίας-Θράκης, όπου ακούστηκαν οι απόψεις των άμεσα ενδιαφερομένων φορέων.

Η λειτουργία του προαστιακού Θεσσαλονίκης-Σκύδρας που τέθηκε σε λειτουργία από τον ΟΣΕ στα τέλη του 2002, παρά ορισμένες ατέλειες, στέφθηκε με επιτυχία. Αν η αφετηρία μεταφερθεί από τον επιβατικό σιδηροδρομικό σταθμό στο λιμάνι, δηλαδή πλησιέστερα στο εμπορικό κέντρο, η επιτυχία θα είναι μεγαλύτερη. Η μεταφορά αυτή είναι εύκολο να γίνει, διότι υπάρχει ήδη η απαιτούμενη σιδηροδρομική επιδομή που συνδέει τον εμπορικό σιδηροδρομικό σταθμό με την ανατολική αποβάθρα.

Το σύστημα του προαστιακού σιδηροδρόμου θα ήταν ολοκληρωμένο, αν επιπλέον κάλυπτε την εξυπηρέτηση των επιβατών αφενός των υπολοίπων σιδηροδρομικών γραμμών που καταλήγουν στην Θεσσαλονίκη, δηλαδή της Κατερίνης και του Κιλκίς, και αφετέρου του λιμανιού, του αεροδρομίου, των νοτιοανατολικών, ραγδαία αναπτυσσόμενων, παράκτιων οικιστικών περιοχών και σε πρώτη φάση των παράκτιων τουριστικών περιοχών της Χαλκιδικής, π.χ. μέχρι τα Μουδανιά.

Όμως η επιφανειακή επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου του ΟΣΕ προς τις νοτιοανατολικές περιοχές προσκρούει, όπως είναι γνωστό, στην δυσμενή για την ανάπτυξη επιφανειακών συγκοινωνιών γεωγραφική μορφή της πόλης, που μοιάζει με μια οριζόντια τοποθετημένη κλεψύδρα αμφί-



Οι φωτογραφικές λήψεις έγιναν από τον Δημήτρη Λαμπαδάρη

δρομης κίνησης της άμμου. Η μόνη έξοδος, από όπου είναι δυνατό να επεκταθεί το δίκτυο του ΟΣΕ προς την άλλη πλευρά της πόλης, βρίσκεται στην περιοχή του εμπορικού σιδηροδρομικού σταθμού σε απόσταση λίγων μέτρων από τον οδικό κόμβο των Δικαστηρίων.

Για να διασχίσει ο συμβατικός ηλεκτροκίνητος σιδηρόδρομος από το σημείο αυτό και πέρα την μακρόστενη πόλη υπάρχουν δύο τρόποι:

α) Κατασκευή ιδιαίτερης σήραγγας μήκους 8 χιλιομέτρων περίπου με ενδιάμεσες, φυσικά, στάσεις μέχρι την έξοδο από την πόλη (Φοίνικας) και στη συνέχεια επιφανειακή πορεία. Η λύση αυτή είναι η καλύτερη δυνατή, έχει όμως απαγορευτικό κόστος κατασκευής.

β) Διεύρυνση της υποθαλάσσιας οδικής αρτηρίας κατά 10 μέτρα (για να χωρέσει τις δύο σιδηροδρομικές γραμμές) και στην συνέχεια παραλιακή πορεία (η υποθαλάσσια σήραγγα που συνδέει την Δανία με την Σουηδία έχει κατασκευασθεί για την κυκλοφορία τόσο των αυτοκινήτων όσο και των τρένων). Για την υλοποίηση της πρότασης αυτής απαιτείται η τροποποίηση της μελέτης της υποθαλάσσιας αρτηρίας, γεγονός που δεν έγινε δεκτό. Έτσι, όμως, χάνεται μια σπάνια ευκαιρία επέκτασης του σιδηροδρομικού δικτύου, μέχρι την περιοχή έστω του «Μακεδονία Παλλάς».

Συνεπώς, το αεροδρόμιο και η Χαλκιδική, μετά από όλα αυτά, δεν έχουν καμία ελπίδα να συνδεθούν με συμβατικό τρόπο, δηλαδή με συμβατικό προαστιακό σιδηρόδρομο, με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ. Το γεγονός αυτό αποτελεί μεγάλο μειονέκτημα ιδιαίτερα για την λειτουργία ενός αεροδρομίου. Δυστυχώς, οι αρνητικές επιπτώσεις από μη έγκαιρους σχεδιασμούς γίνονται αισθητές όταν ήδη έχουν χαθεί κάποιες σπάνιες καλές ευκαιρίες.

ΤΟ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟ ΤΡΑΜ ΔΙΑΜΠΕΡΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Αφού η ιδέα επέκτασης, με οποιονδήποτε τρόπο, του συμβατικού σιδηροδρομικού δικτύου προς τις νοτιοανατολικές περιοχές και την Χαλκιδική θεωρείται ανεδαφική, ο μόνος τρόπος που υπολείπεται για την διέλευση του σιδηροδρόμου μέσα από την πόλη είναι η χρησιμοποίηση ενός ευέλικτου επιφανειακού μέσου σταθερής τροχιάς διαμπερούς κυκλοφορίας συνδυασμένης προαστιακής και αστικής μεταφοράς, δηλαδή ενός προαστιακού τραμ (tram-train).

Το προαστιακό τραμ είναι ένα δοκιμασμένο σύστημα επιβατικής σιδηροδρομικής μεταφοράς διαμπερούς κυκλοφορίας, που χρησιμοποιεί οχήματα εξοπλισμένα με δύο συστήματα απορρόφησης ηλεκτρικής ενέργειας: α) από εναέρια γραμμή επαφής με τάση λειτουργίας 25.000 Βολτ, 50 Χερτς, που χρησιμοποιείται από τον ΟΣΕ και β) από εναέρια γραμμή επαφής με τάση λειτουργίας 750 V συνεχή που χρησιμοποιείται από τα τραμ (βλέπε σχήμα και φωτογραφίες). Η προσαρμογή στο πρώτο ή στο δεύτερο δίκτυο ηλεκτρικής τροφοδότησης γίνεται μέσα στα οχήματα αυτόματα.

Το προαστιακό τραμ έχει, συνεπώς, την δυνατότητα να κινείται τόσο στο δίκτυο ηλεκτροκίνησης του ΟΣΕ όσο και μέσα στην πόλη πάνω σε «αυλακωτές σιδηροτροχιές», όπως ένα κανονικό τραμ, δηλαδή είναι σε θέση να συνδέσει το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο του ΟΣΕ με τις νοτιοανατολικές περιοχές της πόλης, κινούμενο στο στενόμακρο κέντρο. Με άλλα λόγια, ένας επιβάτης π.χ. από την Κατερίνη, που έχει ως προορισμό το λιμάνι, το κέντρο της πόλης, το αεροδρόμιο, την Περαία κ.λπ. θα αποβιβάζεται ακριβώς στα σημεία αυτά, χωρίς μετεπιβίβαση. Το ίδιο ισχύει και για έναν κάτοικο, π.χ. της Περαίας, που εργάζεται στην βιομηχανική περιοχή της Σίνδου ή για έναν επισκέπτη που θέλει να μεταφερθεί από το αεροδρόμιο στην EXPO 2008, στους Λαχανόκηπους ή αντίθετα.

Το σύστημα του προαστιακού τραμ καθιερώθηκε από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και εφαρμόζεται με επιτυχία στην Καρλσρούη, στο Χαϊλμπρόν και το Ζααρμπρύκεν της Γερμανίας. Μάλιστα, η πρώτη γραμμή του προαστιακού τραμ του Ζααρμπρύκεν καταλήγει στον σιδηροδρομικό σταθμό της γαλλικής πόλης Σααργκεμίν κοντά στα σύνορα με την Γερμανία. Το ομόσπονδο κρατίδιο του Σάαρ έχει ήδη σχεδιάσει την επέκταση του δικτύου του tram-train σ' ολόκληρη την έκτασή του. Το προαστιακό τραμ πρόκειται να εγκατασταθεί επίσης στην Βρέμη, στο Κάσσελ, στο Μπραουνσβάιχ, στο Μόναχο και το Παρίσι, ενώ μελετάται προς το παρόν η εγκατάστασή του και στην υπόλοιπη Γαλλία, στο Λουξεμβούργο και την Ολλανδία.

Ο ΟΣΕ θα αναγκασθεί εκ των πραγμάτων να μεταφέρει την αφετηρία ενός καλά οργανωμένου προαστιακού σιδηροδρόμου και των «τοπικών τρένων» στο λιμάνι, διότι οι γραμμές εισόδου-εξόδου στον επιβατικό σιδηροδρομικό σταθμό είναι ανεπαρκέστατες για να παραλάβουν όλο το αναμενόμενο φορτίο.

Προτείνεται, λοιπόν, αντί να χρησιμοποιηθούν για τον προαστιακό σιδηρόδρομο των ηλεκτροκινουμένων γραμμών της Θεσσαλονίκης ηλεκτροκίνητοι συμβατικοί συρμοί, να χρησιμοποιηθούν συρμοί προαστιακού τραμ (tram-train).

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΤΡΑΜ

Πλεονεκτήματα

1. Πρόκειται για ένα δοκιμασμένο, φιλικό προς το περιβάλλον, ελκυστικό ηλεκτροκίνητο σύστημα μεταφοράς διαμπερούς κυκλοφορίας που θα είναι σε θέση να συνδέσει άμεσα, χωρίς μετεπιβίβαση, τις ανατολικές και νοτιοανατολικές περιοχές της Θεσσαλονίκης με τα αστικά και βιομηχανικά κέντρα της ευρύτερης περιοχής, που βρίσκονται πάνω ή κοντά στους άξονες της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής ηλεκτροκίνησης Αθηνών-Θεσσαλονίκης και Ειδομένης-Θεσσαλονίκης (βλέπε σχετικό χάρτη).

2. Το προτεινόμενο νέο δίκτυο θα αποτελέσει επέκταση του δικτύου του ΟΣΕ, συνεπώς παρέλκει η δημιουργία ενός νέου φορέα συγκοινωνιών, διότι θα χρησιμοποιηθεί η υποδομή και το δυναμικό του με μικρές ενισχύσεις. Αυτό συνεπάγεται μεν τεράστια οικονομία σε προσωπικό και εγκαταστάσεις, αλλά δεν αποκλείει την δυνατότητα συνεκμετάλλευσης με άλλο φορέα.

3. Η επέκταση του δικτύου είναι δυνατό να γίνει μέσω του Εμπορικού Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης και του οδικού κόμβου των Δικαστηρίων, όπου καταλήγει το δίκτυο ηλεκτροκίνησης του ΟΣΕ. Πρόκειται για ένα σημαντικό πλεονέκτημα της πρότασης.

4. Η εγκατάσταση νέων γραμμών στις κατοικημένες περιοχές, προς το αεροδρόμιο, τις νοτιοανατολικές παράκτιες περιοχές, την βιομηχανική

περιοχή και τον προβλεπόμενο χώρο της EXPO 2008 είναι τεχνικά εύκολες και ο χρόνος κατασκευής μικρός.

5. Τα οχήματα έχουν μήκος 37 μέτρα περίπου και πλάτος 2,65 μέτρα, είναι ευέλικτα, δύο αρθρώσεων (εγγράφονται σε ελάχιστη ακτίνα 25 μέτρων), για να είναι σε θέση να κυκλοφορούν άνετα μέσα στην πόλη ακόμη και σε κλίσεις γραμμής 8%. Η χρονική μεταβολή της επιτάχυνσης-επιβράδυνσης (το γνωστό «τίναγμα» κατά το απότομο ξεκίνημα ή το φρενάρισμα των λεωφορείων) διατηρείται στα διεθνώς επιτρεπτά όρια από τον κεντρικό υπολογιστή του οχήματος, ανεξάρτητα από την ικανότητα του οδηγού. Τα οχήματα είναι επίσης χαμηλού δαπέδου, εξοπλισμένα με ειδικές διατάξεις εισόδου-εξόδου, για να διευκολύνεται η χρησιμοποίησή τους προπαντός από άτομα με ειδικές ανάγκες. Με ένα όχημα μεταφέρονται στον προορισμό τους συνολικά 250 περίπου επιβάτες (με πληρότητα 4 όρθιων ανά τετραγωνικό μέτρο ελεύθερης επιφάνειας) με άνεση και ασφάλεια και σχεδόν ανεξάρτητα από τις επικρατούσες καιρικές συνθήκες (βλέπε σχήμα).

6. Κατά την διαδικασία της πέδησης των συρμών επιτυγχάνεται ανάκτηση μέχρι και του 60 % της απορροφούμενης ενέργειας. Ένα μέρος της ενέργειας ανάκτησης χρησιμοποιείται για την κάλυψη των αναγκών των συρμών, κύρια του κλιματισμού των οχημάτων, ενώ το υπόλοιπο επιστρέφει στο δίκτυο τροφοδότησης. Το οικονομικό όφελος που προκύπτει από την διαδικασία αυτή είναι τεράστιο.

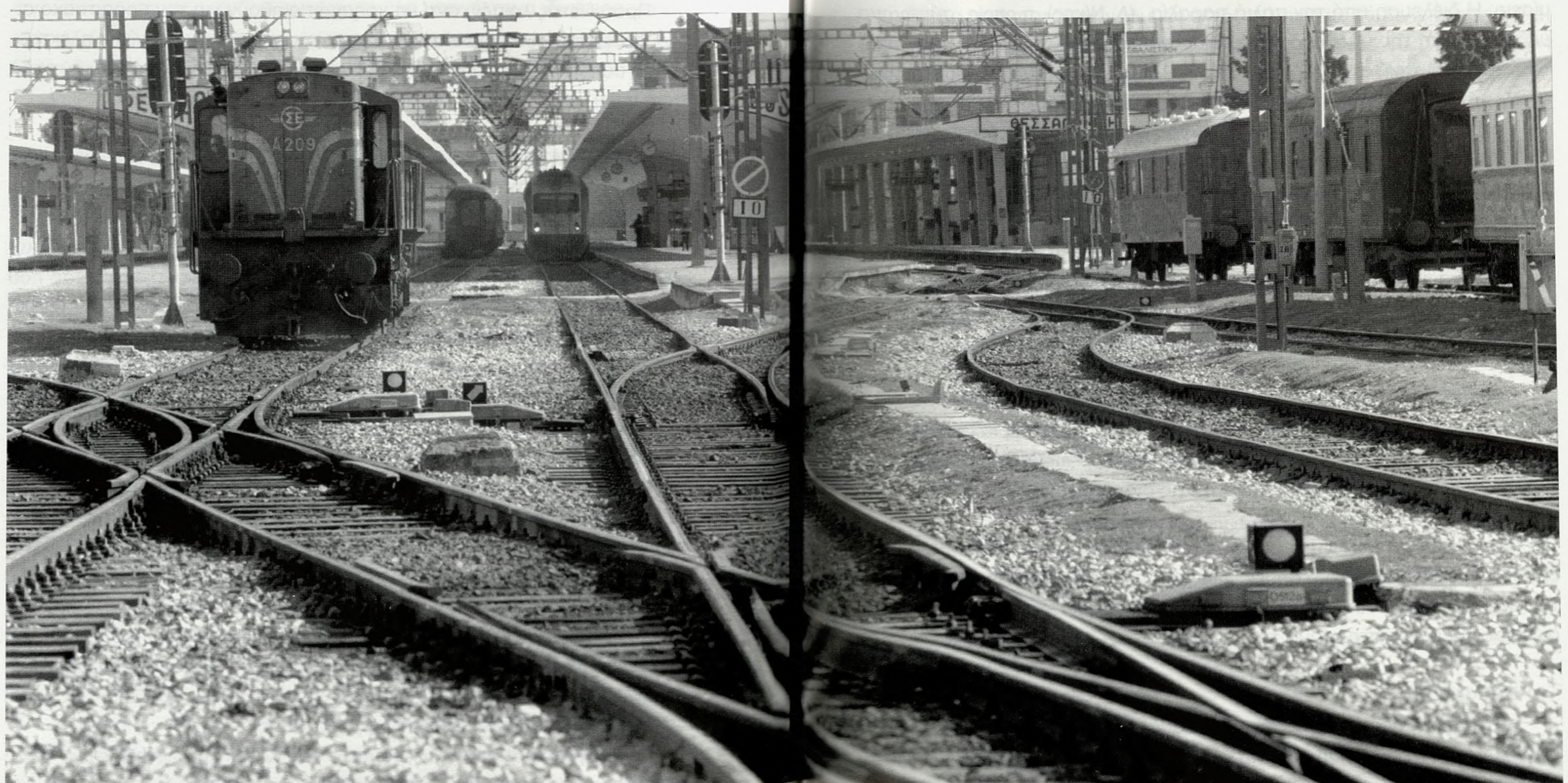
Μειονεκτήματα

1. Οι επιβάτες των δηζελοκίνητων προαστιακών συρμών της Σκύδρας και αργότερα του Κιλκίς, με προορισμό π.χ. το αεροδρόμιο θα μετεπιβιβάζονται αναγκαστικά στο προαστιακό τραμ στο λιμάνι, διότι οι συρμοί είναι δηζελοκίνητοι.

2. Το προαστιακό τραμ δημιουργεί σε κατοικημένες περιοχές τα ίδια ακριβώς προβλήματα που δημιουργεί ένα συμβατικό τραμ. Η επιλογή των κατάλληλων για την κυκλοφορία του προαστιακού τραμ δρόμων και η χωροθέτησή του στους δρόμους αυτούς γίνεται με γνώμονα αφενός την καλύτερη και ασφαλή εξυπηρέτηση των επιβατών και αφετέρου την ελεύθερη κατά το δυνατό κίνησή του στην πόλη, προκειμένου να επιτευχθεί η βέλτιστη εκμετάλλευση των τεχνικών του δυνατοτήτων. Για τον λόγο αυτό δεν πρέπει, όπως το συμβατικό τραμ, να διέρχεται μέσα από οδικές αρτηρίες μικρού πλάτους και με πυκνή φωτεινή σηματοδότηση.

3. Για την εγκατάσταση τραμ δύο κατευθύνσεων σε μονόδρομους απαιτείται αποκλειστικός διάδρομος. Για την ανάπτυξη ταχυτήτων άνω των 40 χιλιομέτρων την ώρα εκτός κατοικημένων περιοχών απαιτείται, επίσης, αποκλειστικός διάδρομος.

4. Τα οχήματα του προαστιακού τραμ, εξαιτίας των δύο συστημάτων απορρόφησης ηλεκτρικής ενέργειας και των ειδικών διατάξεων εισόδου-εξόδου που διαθέτουν, είναι ακριβότερα από τα οχήματα του συμβατικού



τραμ. Το δίκτυο τροφοδότησης των συρμών των 750 Βολτ συνεχούς ρεύματος είναι επίσης ακριβότερο του δικτύου των 25.000 Βολτ, 50 Χερτς.

5. Το δίκτυο του προαστιακού τραμ χρειάζεται τακτική συντήρηση.

6. Το προαστιακό τραμ θα αφαιρέσει μεν ένα σημαντικό μέρος του μεταφορικού έργου από τον ΟΑΣΘ και τα ΚΤΕΛ, αλλά θα απαλλάξει την πόλη από ένα μεγάλο αριθμό Ι.Χ. και Δ.Χ. αυτοκινήτων.

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Προτείνεται βασικά η παρακάτω διαδρομή:

Κατ' αρχήν, πάνω στην διπλή γραμμή του ΟΣΕ με τάση λειτουργίας 25.000 Βολτ, 50 Χερτς ήτοι, Κατερίνη-Κορινός-Μακρύγιαλος-Αιγίνιο-Πλατύ-Αδενδρο-Σίνδος-Ελευθέριο-Μενεμένη-Βόσπορος-Εμπορικός Σιδηροδρομικός Σταθμός και στην συνέχεια μέσα από την πόλη με τάση λειτουργίας 750 Βολτ, συνεχή ήτοι, άνοδος από Επιβατικό Σταθμό Λιμανιού - Λ. Νίκης- Β. Γεωργίου- Μεγάλου Αλεξάνδρου- Γ. Παπανδρέου - Αδριανουπόλεως - Ελ. Βενιζέλου - Φοίνικα- Αεροδρόμιο κ.λπ., π.χ. μέχρι Μηχανιώνα και κάθοδος από Μηχανιώνα και στην συνέχεια Νέους Επιβάτες - Περαία - Αεροδρόμιο - Γεωργικής Σχολής - Φοίνικα- Εθνικής Αντίστασης- Β. Όλγας - Μανόλη Ανδρόνικου - Τσιμισκή - Πολυτεχνείου- Εμπορικό Σιδηροδρομικό Σταθμό κ.λ.π. (βλέπε χάρτη με την χάραξη). Η χάραξη αυτή εξυπηρετεί καλύτερα τους πολίτες, χωρίς να απαιτούνται ιδιαίτερες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Η διέλευση από την παλιά παραλία (Λ. Νίκης), η οποία, σύμφωνα με την μελέτη της υποθαλάσσιας, θα μετατραπεί σε πεζόδρομο, θα αποτελέσει τουριστική ατραξιόν, όπως τα παλιά χρόνια. Η ίδια διαδρομή ισχύει και για την ηλεκτροκινούμενη γραμμή της Ειδομένης.

Υπάρχουν, βεβαίως, και άλλες λύσεις για την χάραξη όπως, άνοδος και κάθοδος από τον Εμπορικό Σιδηροδρομικό Σταθμό - Επιβατικό Σταθμό Λιμανιού - Σαλαμίνος - Τσιμισκή - Παύλου Μελά - Β. Γεωργίου - Μ. Αλεξάνδρου - Γ. Παπανδρέου - Αδριανουπόλεως - Ελ. Βενιζέλου - Εθνικής Αντίστασης - Φοίνικα - Γεωργικής Σχολής - Αεροδρόμιο - Περαία - Ν. Επιβάτες - Μηχανιώνα κ.λπ. Για την εφαρμογή της χάραξης αυτής απαιτούνται ιδιαίτερες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και ιδιαίτερος διάδρομος για την κυκλοφορία του προαστιακού τραμ δύο κατευθύνσεων πάνω στους μονόδρομους.

Το προαστιακό τραμ θα κινείται στις μη κατοικημένες περιοχές πάνω σε συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές και μέσα στις κατοικημένες περιοχές πάνω σε αυλακωτές σιδηροτροχιές «πρόσωπο με το οδόστρωμα», για να μην εμποδίζεται η κάθετη στις σιδηροτροχιές κίνηση των αυτοκινήτων.

Και οι δύο παραπάνω αναφερόμενες διαδρομές θα διέρχονται πάνω από κατάλληλα επιλεγμένα σημεία των χερσαίων τμημάτων της σήραγγας της μελλοντικής υποθαλάσσιας οδικής αρτηρίας τόσο κοντά στην αφετηρία, όσο και κοντά στο τέρμα της.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Κατ' αρχήν, πρέπει να δοθεί μια ξεκάθαρη απάντηση στο καυτό ερώτημα «υπάρχει η βούληση να ελαττωθεί ο αριθμός των αυτοκινήτων που κατακλύζουν την πόλη μας ή όχι;». Αν η απάντηση είναι καταφατική, τότε πρέπει να δοθεί άμεση προτεραιότητα στην οργάνωση των συγκοινωνιών με φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μαζικής μεταφοράς και όχι στην κατασκευή πανάκριβων έργων με τα οποία να ενθαρρύνονται οι οδηγοί των Ι. Χ. αυτοκινήτων και οι ελάχιστοι συνεπιβάτες να τα χρησιμοποιούν περισσότερο, δημιουργώντας μέσα στο κέντρο της πόλης τη γνωστή χαώδη κατάσταση.

Το προτεινόμενο προαστιακό τραμ αποτελεί ένα επιφανειακό παράλληλο στο μελλοντικό μετρό μέσο μαζικής μεταφοράς, σταθερής τροχιάς, διαμπερούς κυκλοφορίας, μεγαλύτερης όμως εμβέλειας, και αποτελεί επίσης την τελευταία ελπίδα «μη συμβατικής σιδηροδρομικής σύνδεσης» του αεροδρομίου και της Χαλκιδικής με το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο.

ΔΑΠΑΝΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΟΝΙΜΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

- Η δαπάνη κατασκευής του πλήρους δικτύου (υποδομή, επιδομή, ηλεκτροκίνηση, τηλεδιοίκηση, σηματοδότηση, αυτόματη προστασία συρμών) ανέρχεται κατά προσέγγιση,

α) για τις γραμμές δύο κατευθύνσεων μέσα στην πόλη με επιφανειακή χάραξη και τάση λειτουργίας 750 Βολτ, συνεχή, σε 6,25 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο.

β) για τις αντίστοιχες γραμμές εκτός πόλεως με τάση λειτουργίας 25.000 Βολτ, 50 Χερτς, σε 4,36 εκατ. ευρώ ανά χιλιόμετρο.

- Η δαπάνη για την κατασκευή ενός σύγχρονου σταθμού τύπου Αιγινίου Πιερίας με πλήρη εξοπλισμό ανέρχεται σε 2,05 εκατ. ευρώ.
- Η δαπάνη για την προμήθεια ενός αρθρωτού οχήματος tram-train ανέρχεται σε 4,5 εκατ. ευρώ.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ι. Μαγκανάρης, «Προαστιακός Σιδηρόδρομος, Προοπτικές Ανάπτυξης στην Κεντρική Μακεδονία». *Τεχνογράφημα* ΤΕΕ/ΤΚΜ, 146/1-10-1997.
2. Ι. Μαγκανάρης, «Μετρό και Προαστιακός Σιδηρόδρομος», *Τεχνογράφημα* ΤΕΕ/ΤΚΜ, 146/1-2-1999.
3. Α. Γιαννακού, Ι. Μαγκανάρης, Θ. Νάτσινας, «Προαστιακός Σιδηρόδρομος, Προοπτικές και δυνατότητες λειτουργίας στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης και στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας», ΤΕΕ/ΤΚΜ (Ομάδα Εργασίας), Οκτώβριος 2002. Εισήγηση στην ημερίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ, 16-4-2003.
4. Ι. Μαγκανάρης, «Η εναλλακτική λύση: Προαστιακό Τραμ διαμπερούς κυκλοφορίας για την σιδηροδρομική σύνδεση της Χαλκιδικής». Εισήγηση στην ημερίδα του ΤΕΕ/ΤΚΜ, 16-4-2003.
5. W. Keudel. «Die Saarbahn, ein neues schienengebundenes Nahverkehrssystem im Raum Saarbrücken», *Public Transport International Revue* 4 (1998).
6. N. Walter, E. Strohm, T. Kraemer, «Die Saarbahn, ein europäisches Projekt», *Der Nahverkehr Revue* 3 (1998).



Ο σιδηρόδρομος σήμερα

Μελέτες του
Χρήστου Πυργίδη

Ο σιδηρόδρομος ως σύστημα μεταφορών

Ο σιδηρόδρομος αποτελεί ένα χερσαίο μέσο μαζικής μεταφοράς. Κινείται ηλεκτρικά ή μηχανικά μέσω χαλύβδινων τροχών[1] σε αποκλειστικά δικό του διάδρομο κυκλοφορίας που ορίζεται από δύο παράλληλες μεταξύ τους σιδηροτροχιές.

Εξυπηρετεί μετακινήσεις όλων των αποστάσεων[2] και σε οποιοδήποτε περιβάλλον (αστικό, προαστειακό, περιαστικό, υπεραστικό).

Ως μέσο μεταφοράς ορίζεται από τρεις συνιστώσες:

- τη σιδηροδρομική υποδομή,
- το τροχαίο υλικό,
- την εκμετάλλευση.

Με τον όρο σιδηροδρομική υποδομή νοείται η σιδηροδρομική οδός μεταφοράς ή αλλιώς σιδηροδρομική γραμμή και το σύνολο των τεχνικών έργων και εγκαταστάσεων που εξασφαλίζουν την κυκλοφορία των συρμών.

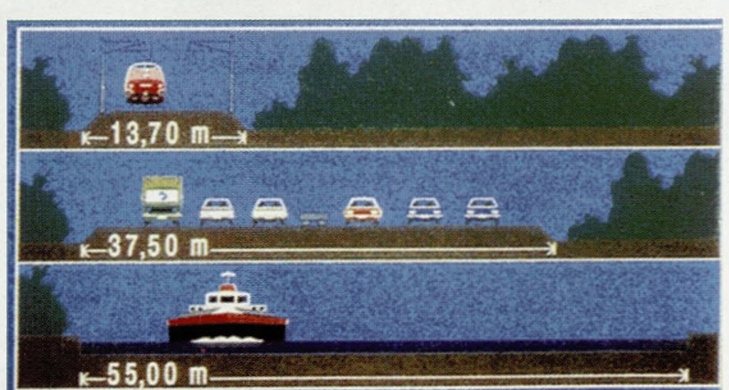
Με τον όρο σιδηροδρομικό τροχαίο υλικό νοούνται όλα τα οχήματα, έλκοντα και ελκόμενα, που κινούνται πάνω στις σιδηροτροχιές. Τα έλκοντα οχήματα διαθέτουν αυτόνομη κίνηση, είναι δηλαδή εφοδιασμένα με κινητήρες. Τα οχήματα αυτά ή εξυπηρετούν αποκλειστικά την έλξη των ελκόμενων οχημάτων και ονομάζονται «κινητήρια οχήματα» (ή συρμοκινητήρες) ή επιτρέπουν συγχρόνως και τη μεταφορά περιορισμένου σχετικά αριθμού επιβατών και ονομάζονται «αυτοκινητάμαξες».

Με τον όρο σιδηροδρομική εκμετάλλευση νοείται το σύνολο των δραστηριοτήτων μέσω των οποίων μια σιδηροδρομική επιχείρηση εξασφαλίζει την κυκλοφορία του τροχαίου υλικού που διαθέτει στη σιδηροδρομική της υποδομή.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Τα σιδηροδρομικά συστήματα υπάγονται γενικότερα στα χερσαία μέσα μεταφοράς που κινούνται σε δικό τους διάδρομο κυκλοφορίας (σε «σταθερή τροχιά»).

Τα μέσα αυτά ανάλογα με τον τύπο της οδού μεταφοράς που χρησιμοποιούν διακρίνονται σε σιδηροδρομικά, οδικά και μαγνητικά (Πίνακας

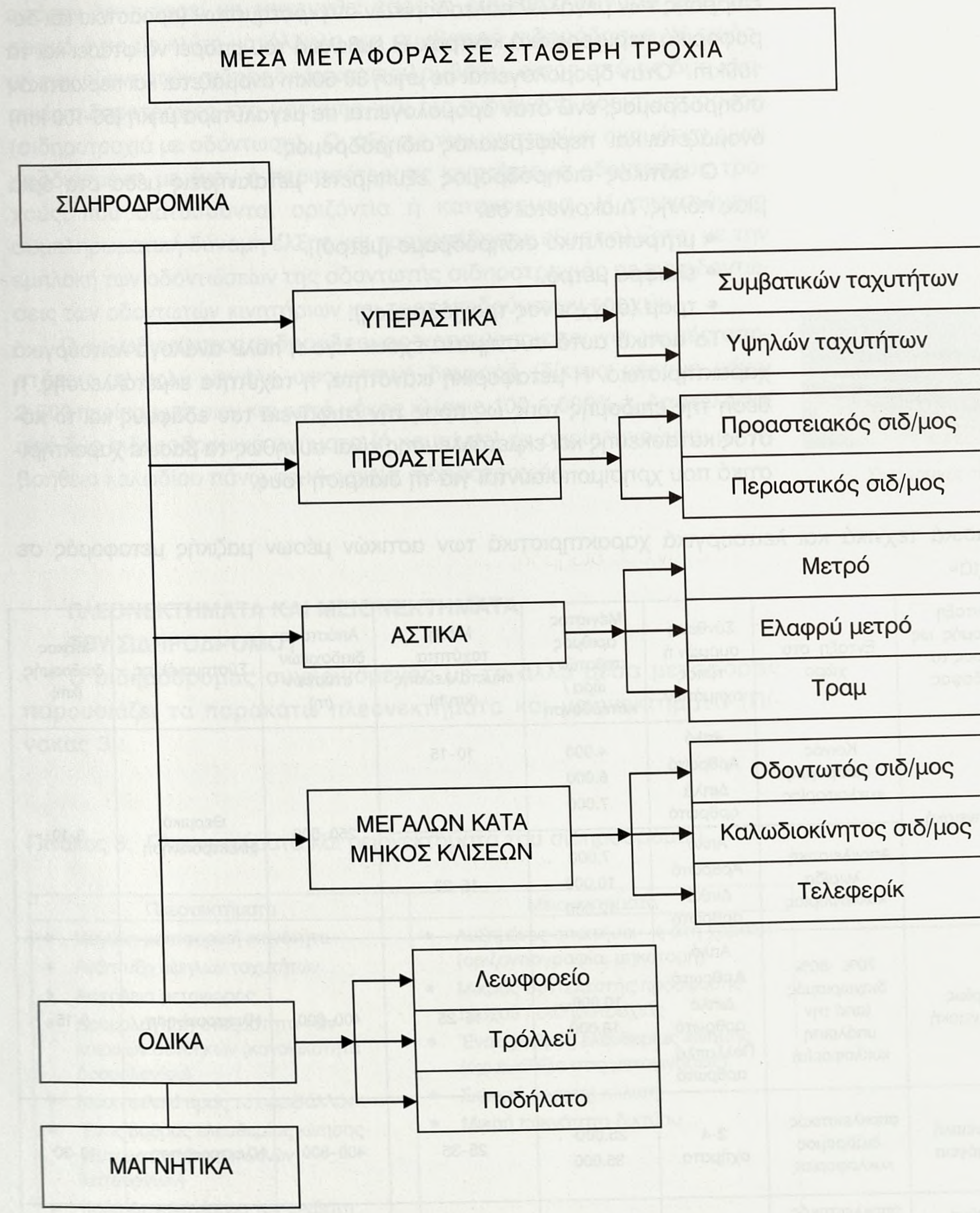


Εύρη κατάληψης διπλής σιδηροδρομικής γραμμής, αυτοκινητόδρομου (2x3) και θαλάσσιας οδού

1). Τα σιδηροδρομικά μέσα μεταφοράς κινούνται επί σιδηροτροχιών και με βάση το «γεωγραφικό/πολεοδομικό» περιβάλλον στο οποίο λειτουργούν διακρίνονται σε (φωτογραφίες 1 έως 8):

- υπεραστικά
- προαστειακά
- αστικά
- μεγάλων κατά μήκος κλίσεων

Πίνακας 1: Ταξινόμηση μέσων μεταφοράς σε «σταθερή τροχιά»





Δρομολόγηση συρμών ανεξάρτητα καιρικών συνθηκών

Ο υπεραστικός σιδηρόδρομος εξυπηρετεί μετακινήσεις μήκους μεγαλύτερου των 100-150km και συνδέει συνήθως μεγάλα αστικά κέντρα. Διακρίνεται σε σιδηρόδρομο υψηλών ταχυτήτων ($V_{σχ} \geq 200km/h$, $V_ε \geq 150km/h$) και σε σιδηρόδρομο συμβατικών ταχυτήτων ($V_{σχ} < 200km/h$, $V_ε < 150km/h$), όπου $V_{σχ}$: ταχύτητα σχεδιασμού (μελέτης) και $V_ε$: ταχύτητα εκμετάλλευσης[3].

Ο προαστειακός σιδηρόδρομος αποτελεί, σύμφωνα με την ευρωπαϊκή και τη διεθνή πρακτική, ένα ηλεκτροκίνητο συνήθως σιδηροδρομικό μέσο μεταφοράς με χαρακτηριστικά προσαρμοσμένα για την εξυπηρέτηση κύρια των μετακινήσεων μεταξύ κατοικίας και εργασίας, μέσα στα όρια επιρροής των μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων (προάστεια και δορυφορικά περιφερειακά κέντρα). Η εμβέλειά του μπορεί να φτάσει και τα 100km. Όταν δρομολογείται σε μήκη 30-50km ονομάζεται και περιαστικός σιδηρόδρομος, ενώ όταν δρομολογείται σε μεγαλύτερα μήκη (50-100 km) ονομάζεται και περιφερειακός σιδηρόδρομος.

Ο αστικός σιδηρόδρομος εξυπηρετεί μετακινήσεις μέσα στα όρια μιας πόλης. Διακρίνεται σε:

- μητροπολιτικό σιδηρόδρομο (μετρό),
- ελαφρύ μετρό,
- τραμ (σύγχρονος τροχιόδρομος).

Τα αστικά αυτά συστήματα έχουν λίγο ή πολύ ανάλογα λειτουργικά χαρακτηριστικά. Η μεταφορική ικανότητα, η ταχύτητα εκμετάλλευσης, η θέση της επιδομής τους ως προς την επιφάνεια του εδάφους και το κόστος κατασκευής και εκμετάλλευσης είναι συνήθως τα βασικά χαρακτηριστικά που χρησιμοποιούνται για τη διάκριση τους.

Πίνακας 2: Βασικά τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των αστικών μέσων μαζικής μεταφοράς σε «σταθερή τροχιά».

Τύπος μέσου	Ένταξη επιδομής ως προς το έδαφος	Ένταξη στο χώρο	Σύνθεση συρμών ή τύπος οχημάτων	Μέγιστος αριθμός επιβατών / ώρα / κατεύθυνση	Μέση ταχύτητα εκμετάλλευσης (km/h)	Απόσταση διαδοχικών στάσεων (m)	Σύστημα έλξης	Μήκος διαδρομής (km)
Λεωφορείο	επιφανειακή	Κοινός διάδρομος κυκλοφορίας	Απλό Αρθρωτό Διπλά αρθρωτό	4.000 6.000 7.000	10-15	250-500	Θερμικό Ηλεκτροκίνηση	3-10
		Αποκλειστική λωρίδα κυκλοφορίας	Απλό Αρθρωτό Διπλά αρθρωτό	7.000 10.000 12.000	15-20			
Σύγχρονο τραμ	κυρίως επιφανειακή	70% -80% διαχωρισμός (από την υπόλοιπη κυκλοφορία)	Απλό Αρθρωτό Διπλά αρθρωτό Πολλαπλά αρθρωτό	10.000-18.000	15-25	400-600	Ηλεκτροκίνηση	5-15
Ελαφρύ μετρό	επιφανειακή και υπόγεια	αποκλειστικός διάδρομος κυκλοφορίας	2-4 οχήματα	25.000-35.000	25-35	400-800	Ηλεκτροκίνηση	10-30
Μετρό	κυρίως υπόγεια	αποκλειστικός διάδρομος κυκλοφορίας	4-10 οχήματα	45.000	30-40	500-1.000	Ηλεκτροκίνηση	10-30

Στον Πίνακα 2 δίδονται τα βασικά τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των αστικών μέσων μεταφοράς «σταθερής τροχιάς».

Ο σιδηρόδρομος «μεγάλων κατά μήκος κλίσεων» εξυπηρετεί μετακινήσεις μικρού μήκους των οποίων τα δύο άκρα παρουσιάζουν μεγάλη υψομετρική διαφορά. Διακρίνεται στον οδοντωτό σιδηρόδρομο και στον καλωδιοκίνητο σιδηρόδρομο.



Υπεραστικός σιδηρόδρομος συμβατικών ταχυτήτων

Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος χρησιμοποιείται κυρίως για προσέγγιση απομακρυσμένων ορεινών οικισμών και τουριστικών θερέτρων σε γραμμές με κατά μήκος κλίσεις μεγαλύτερες συνήθως του 50-70‰ και εφόσον δεν μπορεί να επιτευχθεί χάραξη διαμέσου ή γύρω από τον ορεινό όγκο με κλίση κατάλληλη για συμβατικό σιδηρόδρομο. Η επιδομή των οδοντωτών σιδηροδρόμων περιλαμβάνει, εκτός από τις δύο κλασικές σιδηροτροχιές της γραμμής, και μια ενδιάμεση οδοντωτή ράβδο (σιδηροτροχιά με οδόντωση). Οι άξονες των κινητηρίων οχημάτων είναι εφοδιασμένοι με έναν ή περισσότερους κινητήριους οδοντωτούς τροχούς, που διατάσσονται οριζόντια ή κατακόρυφα. Η απαιτούμενη συμπληρωματική δύναμη έλξης και τροχοπέδησης εξασφαλίζεται με την εμπλοκή των οδοντώσεων της οδοντωτής σιδηροτροχιάς με τις οδοντώσεις των οδοντωτών κινητήριων και τροχοπεδούμενων τροχών.

Ο καλωδιοκίνητος σιδηρόδρομος χρησιμοποιείται για μικρές αποστάσεις με πολύ μεγάλη υψομετρική διαφορά (δίκτυα μήκους μέχρι 2.500 περίπου μέτρων και κατά μήκος κλίσεις 100-1.000‰). Αποτελείται από δύο σιδηροδρομικά οχήματα (ή καμπίνες) τα οποία κινούνται με τη βοήθεια καλωδίου πάνω σε κλασικές σιδηροτροχιές.



Υπεραστικός σιδηρόδρομος υψηλών ταχυτήτων

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Ο σιδηρόδρομος συγκρινόμενος με τα άλλα μέσα μεταφοράς παρουσιάζει τα παρακάτω πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα (Πίνακας 3):

Πίνακας 3: Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του σιδηροδρόμου.

Πλεονεκτήματα	Μειονεκτήματα
• Μεγάλη μεταφορική ικανότητα	• Αυξημένες απαιτήσεις στη χάραξη (οριζοντιογραφία, μηκοτομή)
• Ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων	• Μικρός συντελεστής πρόσφυσης τροχού / σιδηροτροχιάς
• Ασφάλεια μεταφοράς	• Ένας βαθμός ελευθερίας κίνησης (όχι ευελιξία στις μετακινήσεις)
• Δρομολόγηση ανεξάρτητα των καιρικών συνθηκών (κανονικότητα δρομολογίου)	• Σκληρή (ηχηρή) κύλιση
• Μέσο φιλικό προς το περιβάλλον	• Μικρή πυκνότητα δικτύου
• Ένας βαθμός ελευθερίας κίνησης (αυτοματοποίηση πολλών λειτουργιών)	
• Καλή ψυχολογία για τον επιβάτη	
• Μικρό εύρος κατάληψης / Μεγάλη χωρητικότητα	



Εμπορικός συρμός μεγάλου ελκόμενου φορτίου



Σύγχρονο τραμ



Προαστειακός σιδηρόδρομος

Ο ΠΡΟΑΣΤΕΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στον Πίνακα 4 δίδονται συγκεντρωτικά τα βασικά τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του προαστειακού σιδηροδρόμου:

Πίνακας 4: Βασικά τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά σιδηροδρομικού δικτύου προαστειακής εξυπηρέτησης.

Μήκος διαδρομής	10 - 100km
Εύρος γραμμής	Όλα τα εύρη
Αριθμός τροχιοσειρών	Διπλή γραμμή
Σύστημα σηματοδότησης	Ηλεκτρική πλευρική/Στο θάλαμο οδήγησης/ Αυτόματο σύστημα προστασίας συρμών
Σύστημα έλξης	Ηλεκτροκίνηση
Επιδομή	Συμβατική με σιδηροτροχιές Σ.Σ.Σ. και στρωτήρες κατά προτίμηση σκυροδέματος ή ξύλινους
Ισόπεδες διαβάσεις	Με αυτόματα δρύφακτα και ηχοφωτεινά σήματα (τύπου ΑΣΙΔ)
Μέση απόσταση στάσεων	1.000 – 4.000m
Μέση ταχύτητα εκμετάλλευσης	> 45 – 50km/h
Τροχαίο υλικό	Αυτοκινητάμαξες ειδικών προδιαγραφών
Συχνότητα δρομολογίων	≤ 1 ώρας (Συνήθως ανά 10' -20')
Επιβατικό έργο	Μεγάλο χωρίς μηνιαία διακύμανση. Ζήτηση για μετακινήσεις μεταξύ των ενδιάμεσων σταθμών της διαδρομής
Σιδηροδρομικοί σταθμοί	Υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης. Συνεργασιμότητα με τα άλλα μέσα
Κόμιστρα	Ανταγωνιστικά με τα άλλα μέσα μεταφοράς

Αναλυτικότερα

Σιδηροδρομική υποδομή

• Ο προαστειακός σιδηρόδρομος κινείται σε συμβατική σιδηροδρομική γραμμή.

• Χρησιμοποιούνται όλα τα εύρη γραμμής [κανονικό (1.435mm), μετρικό (1.000mm), μεγάλο (>1.435mm)].

• Κατά μήκος του διαδρόμου κυκλοφορίας επιτρέπονται οι ισόπεδες διασταυρώσεις με το οδικό δίκτυο. Όλες όμως οι διαβάσεις πρέπει να είναι εξοπλισμένες με το σύστημα Α.Σ.Ι.Δ. (Σύστημα ισοπέδων διαβάσεων με ηχοφωτεινά σήματα και αυτόματα δρύφακτα).

• Η γραμμή πρέπει να είναι διπλή, κυρίως όταν θέλουμε να δρομολογήσουμε στο δίκτυο συρμούς με μικρή χρονοαπόσταση μεταξύ τους. Η διπλή γραμμή αυξάνει τη χωρητικότητα του δικτύου, ενώ παράλληλα μειώνει σημαντικά τους χρόνους διαδρομής.

• Οι συρμοί πρέπει να είναι ηλεκτροκινούμενοι. Η ηλεκτροκίνηση επιβάλλεται όταν η ζώνη διέλευσης των συρμών είναι περιβαλλοντικά ευαίσθητη, ενώ παράλληλα παρέχει τεχνικά μεγαλύτερες ελκτικές δυνατότητες στο τροχαίο υλικό (μεγαλύτερες επιταχύνσεις και επιβραδύνσεις, μεγαλύτερη ελκτική ισχύ, δυνατότητα μετακίνησης σε μεγαλύτερες κατά μήκος κλίσεις).

• Η σηματοδότηση πρέπει να είναι ηλεκτρική (πλευρική ή στο θάλαμο οδήγησης) ενισχυμένη με συστήματα αυτόματης προστασίας συρμών (ATP) που περιορίζουν στο ελάχιστο την πιθανότητα ατυχήματος, ενώ συγχρόνως επιτρέπουν την πύκνωση των δρομολογίων.

• Το προαστειακό τρένο μπορεί να κυκλοφορεί σε σιδηροδρομική υποδομή που είναι αποκλειστικά δική του (δεν κυκλοφορεί δηλαδή άλλου τύπου συρμός), μπορεί όμως να δρομολογείται και σε σιδηροδρομική υποδομή που χρησιμοποιείται και από άλλες κατηγορίες συρμών (επιβατικοί, εμπορικοί). Στην πρώτη περίπτωση μπορούν να υιοθετηθούν, όσον αφορά τη χάραξη, μεγάλες κατά μήκος κλίσεις, ενώ η κατασκευή της υποδομής μπορεί να είναι ελαφρύτερη (μικρότερα αξονικά φορτία). Στη δεύτερη περίπτωση προφανώς τα γεωμετρικά στοιχεία της χάραξης και τα φορτία υπολογισμού της υποδομής καθορίζονται με βάση τα δυσμενέστερα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας (π.χ. εμπορικοί συρμοί), ενώ η ένταξη των προαστειακών συρμών στο γράφημα των δρομολογίων όλων των συρμών που κυκλοφορούν στη γραμμή δημιουργεί οπωσδήποτε προβλήματα.

• Η διαδρομή ενός προαστειακού τρένου είναι συνήθως στο μεγαλύτερο μήκος της επιφανειακή, χωρίς βέβαια να αποκλείονται, σε ειδικές περιπτώσεις, τα μεγάλου μήκους υπόγεια ή υπέργεια τμήματα.



Μετρό



Ενταξη σιδηροδρομικής γραμμής σε ευαίσθητη περιβαλλοντικά περιοχή

Τροχαίο υλικό

Για την παροχή υπηρεσιών προαστειακού χαρακτήρα δρομολογούνται αυτοκινητάμαξες (ηλεκτρικές ή ντήζελ) διαφόρων συνθέσεων (π.χ. 1 κινητήριο όχημα + 1 ελκόμενο + 1 κινητήριο, 1 κινητήριο + 1 κινητήριο κ.λπ.).

Ο συνολικός αριθμός των οχημάτων κυμαίνεται συνήθως από 2-8 και τις περισσότερες φορές αυξομειώνεται ανάλογα με τη ζήτηση για μετακινήσεις (π.χ. αύξηση του αριθμού των οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής).

Η μέγιστη κατασκευαστική ταχύτητα των οχημάτων κυμαίνεται μεταξύ 100-140km/h. Τα ελκτικά στοιχεία των κινητηρίων οχημάτων πρέπει να χαρακτηρίζονται από μεγάλες τιμές επιταχύνσεων και επιβραδύνσεων, ενώ τα οχήματα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ιδιαίτερα αποτελεσματικό σύστημα τροχοπέδησης.

Καθώς το μήκος της διαδρομής είναι σχετικά μεγάλο, απαιτείται άνεση κατά τη μεταφορά και γι' αυτό οι θέσεις των καθημένων πρέπει να είναι, σχετικά με τα αστικά σιδηροδρομικά μέσα μεταφοράς (μετρό, τραμ), πολλές.

Τα οχήματα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με πολλές και μεγάλου πλάτους εξωτερικές πόρτες, έτσι ώστε να διευκολύνεται η αποβίβαση/επιβίβαση και να μειώνονται οι καθυστερήσεις στις στάσεις.

Σε περίπτωση που το επιβατικό έργο είναι μεγάλο δρομολογούνται και διώροφα οχήματα.

Τέλος, πρέπει να διευκρινισθεί ότι οι συρμοί χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά επιβατών, με συνέπεια τα αξονικά φορτία να είναι μικρά (16-17t/άξονα).



Ελαφρύ μετρό

Εκμετάλλευση

Ο προαστειακός σιδηρόδρομος μπορεί να εξυπηρετήσει αστικά κέντρα και οικισμούς που βρίσκονται σε απόσταση 10-100 km από το σταθμό αφετηρίας του.



Οδοντωτός σιδηρόδρομος

Η μέση απόσταση μεταξύ στάσεων πρέπει κυμαίνεται από 1.000 μέχρι 4.000 m. Η λειτουργία του πρέπει να χαρακτηρίζεται από:

• Κανονικά και συχνά δρομολόγια. Η ελκυστική για το χρήστη συχνότητα κυμαίνεται συνήθως σε 5 έως 20 λεπτά. Η αραιότερη παραδεκτή συχνότητα για ένα προαστειακό σιδηρόδρομο είναι ένα τραίνο την ώρα.

• Δρομολόγηση συρμών σε ώρες που απομνημονεύονται εύκολα από τους επιβάτες (π.χ. 9:10 αντί 9:12).

• Μικρός χρόνος διαδρομής. Η αποδεκτή ταχύτητα εκμετάλλευσης είναι 45-65km/h.

• Ανταγωνιστικό κόμιστρο σε σχέση με τα άλλα μέσα μεταφοράς.

• Δυναμική άνεση στον επιβάτη.

• Δυνατότητα συνεργασίας με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Είναι απαραίτητο τόσο στους τερματικούς σταθμούς όσο και στους ενδιάμεσους να δίνεται η δυνατότητα στους χρήστες των προαστειακών τρένων να έχουν άμεση και εύκολη πρόσβαση σε άλλα μέσα μεταφοράς, ώστε με μετεπιβίβαση να είναι γρήγορη η μετακίνησή τους στον τελικό προορισμό τους.

• Μεγάλο και σταθερό επιβατικό έργο. Η ζήτηση για μετακινήσεις δεν πρέπει να παρουσιάζει εποχιακή διακύμανση και, αν είναι δυνατόν, ούτε διακύμανση στη διάρκεια της ημέρας. Η πρώτη περίπτωση αντιμετωπίζεται με αύξηση του αριθμού των οχημάτων κατά τους μήνες αιχμής, ενώ η δεύτερη περίπτωση αντιμετωπίζεται παράλληλα με την αύξηση της συχνότητας δρομολόγησης των συρμών κατά τις ώρες αιχμής. Παράλληλα, θα πρέπει κατά μήκος της διαδρομής να υπάρχουν σε μικρή απόσταση αστικά κέντρα/οικισμοί που αποτελούν πόλους έλξης μετακινήσεων.

• Σταθμοί που παρέχουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης στους επιβάτες.



Καλωδιοκίνητος σιδηρόδρομος

Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του προαστειακού σιδηροδρόμου

Η μεγάλη ανάπτυξη του προαστειακού σιδηροδρόμου στηρίχθηκε στα πλεονεκτήματά του, τα οποία είναι:

• Ευελιξία προσαρμογής στη ζήτηση.

• Δυναμική άνεση (Λόγω της ηλεκτρικής κίνησης η επιτάχυνση και η επιβράδυνση των συρμών επιτυγχάνεται σταδιακά, με αποτέλεσμα σε σύγκριση με τα λεωφορεία να μην ενοχλούνται οι επιβάτες).

• Μεγάλη σχετικά ταχύτητα εκμετάλλευσης.

• Μεγάλη μεταφορική ικανότητα επιβατών.

• Μικρό σχετικά λειτουργικό κόστος ανά εξυπηρετούμενο επιβάτη.

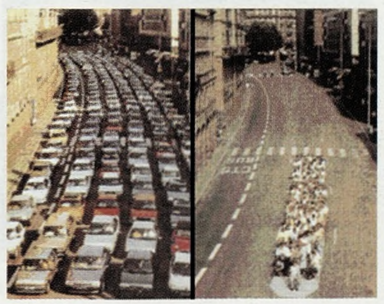
• Αξιοπιστία δρομολογίων.

• Πυκνά δρομολόγια.

• Μεγάλη ασφάλεια μεταφοράς.

• Μικρή επιβάρυνση στο περιβάλλον.

• Ο συνδυασμός με άλλα συστήματα μαζικών μεταφορών καθώς και με ΙΧ οχήματα σε σταθμούς μετεπιβίβασης - ανταπόκρισης.



Σύγκριση κατάληψης οδοστρώματος/ μεταφορικής ικανότητας μεταξύ ΙΧ και τραμ

Τα κυριότερα μειονεκτήματα του προαστειακού σιδηροδρόμου είναι:

• Η όχληση κατά την κατασκευή της υποδομής του.

• Το υψηλό κόστος κατασκευής, το οποίο μειώνεται αν χρησιμοποιείται υπάρχουσα υποδομή.

• Ακαμψία. Γενικά, λόγω του ενός βαθμού ελευθερίας κίνησης είναι πιο άκαμπτο στις κινήσεις του από το λεωφορείο. Αντίθετα, η ιδιότητά του αυτή διευκολύνει την αυτοματοποίηση πολλών λειτουργιών του (σηματοδότηση).

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Σε ορισμένα δίκτυα αστικών σιδηροδρόμων χρησιμοποιούνται τροχοί με ελαστικά επίσωτρα.
2. Λόγω του ότι αποτελεί χερσαίο μέσο μεταφοράς, οι αποστάσεις περιορίζονται στα 1.000-1.500 km.
3. Η ταχύτητα εκμετάλλευσης ορίζεται σαν το πηλίκο της διανυόμενης απόστασης προς το συνολικό χρόνο διαδρομής, συμπεριλαμβανομένου του χρόνου των σταθμεύσεων και καθυστερήσεων.

Λειτουργία Προαστιακού Σιδηρόδρομου στην Κεντρική Μακεδονία

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Αντικείμενο της εργασίας

Η παρούσα εργασία έχει σαν αντικείμενο τη διερεύνηση της εφικτότητας δημιουργίας νέων και αναβάθμισης υφιστάμενων υπηρεσιών προαστιακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλονίκη / κεντρική Μακεδονία, σε υπάρχουσα υποδομή[1].

Η έρευνα επικεντρώνεται σε δύο άξονες μετακινήσεων:

- Στον άξονα Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Κατερίνης - Λεπτοκαρυάς - (Πλαταμώνα) μήκους 115,2 km.
- Στον άξονα Θεσσαλονίκης- Πλατέος - Βέροιας - Νάουσας - Σκύδρας μήκους 98,6 km.

Η επιλογή για διερεύνηση των παραπάνω δύο συνδέσεων έγινε με βάση τέσσερα κριτήρια:

1. Οι συνδέσεις να εξυπηρετούν αστικά κέντρα που παρουσιάζουν, συγκριτικά με άλλες, μεγάλη ζήτηση για μετακινήσεις.
2. Η απόσταση μεταξύ των αστικών κέντρων / πόλων έλξης μετακινήσεων να είναι μικρή.
3. Το ένα σημείο απόληξης να είναι η Θεσσαλονίκη, ενώ το άλλο να βρίσκεται σε απόσταση αποδεκτή για ένα δίκτυο προαστιακής / περιφερειακής εξυπηρέτησης (μέχρι 100 km).
4. Να υπάρχει ήδη σιδηροδρομική υποδομή σε εκμετάλλευση.

Η πρώτη από τις δύο γραμμές έχει μήκος λίγο μεγαλύτερο από τα όρια που τέθηκαν παραπάνω (κριτήριο 3), ωστόσο ο Πλαταμώνας κατά τους καλοκαιρινούς μήνες σαν παραθεριστικό κέντρο έλκει πολλές μετακινήσεις από γειτονικά αστικά κέντρα.

Στη δεύτερη γραμμή και στην προέκτασή της μέχρι την Έδεσσα λειτουργεί ήδη σιδηρόδρομος με χαρακτηριστικά προαστιακής εξυπηρέτησης, τα οποία μάλιστα πρόσφατα αναβαθμίστηκαν.

Τόσο η πρώτη όσο και η δεύτερη από τις δύο επιλεγείσες συνδέσεις ικανοποιούν τα κριτήρια 2, 3 και 4, ενώ η ύπαρξη κοινού τμήματος διπλής γραμμής (Θεσσαλονίκη - Πλατύ) στη διαδρομή τους θα μπορούσε να εξασφαλίσει στο τμήμα τουλάχιστον αυτό μεγαλύτερη πληρότητα στους συρμούς και μικρότερη χρονοαπόσταση συρμών.

Στο σχήμα 1 δίδεται η περιοχή μελέτης και συγκεκριμένα το υφιστάμενο σιδηροδρομικό και οδικό δίκτυο, οι κύριες πόλεις που εξυπηρετούνται από αυτά και, τέλος, τα τερματικά σημεία των εξεταζόμενων προαστιακών σιδηροδρομικών συνδέσεων.

Τρεις άλλες συνδέσεις που θα μπορούσαν να εξετασθούν είναι:

Η σύνδεση Θεσσαλονίκης - Κιλκίς - Ροδόπολης μήκους 97,45 km.

Η σύνδεση του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης με το αεροδρόμιο «Μακεδονία» και τις παραθαλάσσιες νοτιοανατολικές αστικές περιοχές (Περαία, Ν. Επιβάτες, Αγία Τριάδα, Μηχανιώνα, Επανομή).

Η σύνδεση της Θεσσαλονίκης (ή της παραπάνω γραμμής) με τη Χαλκιδική (Μουδανιά, Παλιούρι).

Η σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκη - Κιλκίς - Ροδόπολη πληροί τα κριτήρια 3 και 4. Ωστόσο, χαρακτηρίζεται από [1]:

- Μονή γραμμή σε όλο το μήκος της
- Μηχανική σηματοδότηση
- Μικρό σχετικά επιβατικό έργο
- Μεγάλη απόσταση των πρώτων αστικών κέντρων της διαδρομής της από τη Θεσσαλονίκη.

Οι συνδέσεις της Θεσσαλονίκης με τη Μηχανιώνα και τη Χαλκιδική (σχήμα 2) δεν εξετάσθηκαν, καθ' όσον προϋποθέτουν την κατασκευή νέας σιδηροδρομικής υποδομής (δεν πληρούν το κριτήριο 4)[2].

1.2 Μεθοδολογία

Αντικείμενο της εργασίας αυτής είναι να διερευνηθεί η τεχνική, η λειτουργική και η οικονομική εφικτότητα των δύο παραπάνω γραμμών προαστιακού σιδηροδρόμου.

Συγκεκριμένα, πρέπει να εξασφαλίζονται όλα εκείνα τα δεδομένα που διέπουν την ορθολογική λειτουργία ενός προαστιακού σιδηροδρόμου [9] και ειδικότερα, για την περίπτωση που η δρομολόγηση των συρμών πραγματοποιείται σε υφιστάμενη σιδηροδρομική υποδομή, να ικανοποιούνται τα παρακάτω ερωτήματα:

1. Το μήκος της σύνδεσης είναι τέτοιο που να δικαιολογεί τη δρομολόγηση συρμών προαστιακού χαρακτήρα;
2. Υπάρχουν κατά μήκος της σύνδεσης κέντρα έλξης μετακινήσεων σε μικρές μεταξύ τους αποστάσεις;
3. Το επιβατικό έργο που υπάρχει, και κυρίως που μπορεί να προκύψει, είναι σημαντικό; Υπάρχει μηνιαία ή ημερήσια διακύμανση στο έργο; Υπάρχει ζήτηση για μετακινήσεις μεταξύ των ενδιαμέσων σταθμών της σύνδεσης;
4. Η σιδηροδρομική υποδομή επιτρέπει την ανάπτυξη αποδεκτών ταχυτήτων και γενικότερα εξασφαλίζονται αποδεκτές ταχύτητες εκμετάλλευσης και, κατ΄ επέκταση, μικροί χρόνοι διαδρομής;
5. Υπάρχει σε διαθεσιμότητα τροχαίο υλικό ικανό σε αριθμό και κυρίως με χαρακτηριστικά που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων επιβατών προαστιακού χαρακτήρα;
6. Οι σταθμοί παρέχουν ένα υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης στους επιβάτες; Στους σταθμούς υπάρχει η δυνατότητα μετεπιβίβασης και, γενικότερα, συνεργασίας με άλλα μέσα μεταφοράς (park and ride); Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί είναι χωροθετημένοι πολύ πλησίον ή εντός των αστικών κέντρων που επιθυμούμε να εξυπηρετήσουμε;
7. Η χωρητικότητα της γραμμής επιτρέπει τη δρομολόγηση πρόσθετων συρμών και, συγκεκριμένα, όσων απαιτούνται για να επιτευχθούν συχνά δρομολόγια; Κυκλοφορούν στη γραμμή συρμοί άλλων τύπων (εμπορικοί, υπεραστικοί, υψηλών ταχυτήτων) και, αν ναι, διαταράσσονται σημαντικά τα δρομολόγιά τους;

8. Η γραμμή είναι ηλεκτροκινούμενη, έτσι ώστε να εξασφαλίζονται τα απαιτούμενα ελκτικά χαρακτηριστικά των συρμών και κυρίως να μην δημιουργούνται περιβαλλοντικές επιπτώσεις στη ζώνη διέλευσης λόγω της αύξησης των κυκλοφορούντων συρμών;

9. Η γραμμή είναι εξοπλισμένη με σύστημα ηλεκτρικής σηματοδότησης; Οι ισόπεδες διαβάσεις (εφόσον υπάρχουν) είναι πολλές; Είναι εξοπλισμένες με αυτόματο σύστημα προστασίας;

10. Τα ερωτήματα 4 έως 9 μπορούν να ικανοποιηθούν με επεμβάσεις μικρού σχετικά κόστους;

Επίσης, (και αυτό είναι αυτονόητο) οι χρήστες όλων των μέσων μεταφοράς να είναι θετικοί για τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου στη συγκεκριμένη σύνδεση.

Πολλά στοιχεία που καταγράφονται στην εργασία αυτή προέρχονται από έρευνα ερωτηματολογίου που απευθύνθηκε:

- Στους επιβάτες των αμαξοστοιχιών και στους επιβάτες των λεωφορείων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, αλλά και στους σταθμούς επιβίβασης / αποβίβασης.
- Στους χρήστες των Ι.Χ.

Τα αποτελέσματα της έρευνας ερωτηματολογίου, αλλά και των μετρήσεων επιβατικού έργου προέρχονται από έρευνες που έγιναν επί του πεδίου τον Μάρτιο, τον Μάιο και τον Ιούλιο του 2002 (για το διάδρομο Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Πλαταμώνα) και τον Οκτώβριο και Νοέμβριο του 2000 και Μάρτιο και Απρίλιο 2003 (για το διάδρομο Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Σκύδρας (στοιχεία από το Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του Α.Π.Θ. και από το Ινστιτούτο Μεταφορών).

2. ΣΥΝΔΕΣΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΠΛΑΤΕΟΣ - ΠΛΑΤΑΜΩΝΑ

2.1 Παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης [3]

2.1.1 Γενική περιγραφή της σιδηροδρομικής σύνδεσης

Η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Πλαταμώνα αποτελεί τμήμα του διαδρόμου Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Αθήνας. Διασχίζει τους νομούς Θεσσαλονίκης, Πιερίας και Ημαθίας και έχει συνολικό μήκος 115,20 km. Αποτελεί το 23% του μήκους του διαδρόμου Θεσσαλονίκης - Αθήνας και το 4,9% του συνολικού μήκους του δικτύου του Ο.Σ.Ε. (2.361, 8 km γραμμής σε εκμετάλλευση).

Συνολικά, κατά μήκος της γραμμής υπάρχουν 11 σταθμοί και 6 στάσεις, όπου ανάλογα με τον επιβατικό συρμό που δρομολογείται, η στάθμευση είναι προαιρετική ή υποχρεωτική (Σχήμα 3).

Θεωρώντας σαν χρονική διάρκεια λειτουργίας της γραμμής από τις 5:00 έως τις 23:00 (18 ώρες) (κάτι που ανταποκρίνεται στις ανάγκες ενός δικτύου προαστιακής εξυπηρέτησης), προκύπτει κατά μέσο όρο ότι (εγχειρίδια δρομολογίων 2003):

- Ο σταθμός του Πλατέος εξυπηρετείται κάθε 50 min περίπου (ανά κατεύθυνση).
- Ο σταθμός του Άδενδρου και της Σίνδου κάθε 65 min περίπου (ανά κατεύθυνση).
- Ο σταθμός της Κατερίνης κάθε 73 min (ανά κατεύθυνση).
- Οι υπόλοιποι σταθμοί ανά μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα.

Στο διάδρομο Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Αθήνας κυκλοφορούν αποκλειστικά ντιζελοκίνητοι συρμοί (Intercity, κοινές και ταχείες επιβατικές αμαξοστοιχίες, εμπορικοί συρμοί). Οι κοινοί συρμοί (αυτοκινητάμαξες προαστιακού τύπου) είναι σχετικά νέο τροχαίο υλικό, μιας και κυκλοφόρησαν πρώτη φορά το 1989-90. Η χωρητικότητα του κάθε συρμού είναι 144 επιβάτες (Β΄ θέσης) και η μέγιστη ταχύτητα που μπορούν να αναπτύξουν είναι 120 km/h.

2.1.2 Επίπεδο συγκοινωνιακής επιβατικής εξυπηρέτησης

Στον Πίνακα 1 δίδονται στοιχεία που αφορούν την υφιστάμενη σιδηροδρομική και οδική εξυπηρέτηση μεταξύ των σημαντικών αστικών κέντρων της περιοχής.

Οι οδικές μετακινήσεις γίνονται:

(α) από τη νέα Εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Αθήνας, μέσω των διοδίων των Μαλγάρων και

(β) από την παλιά Εθνική οδό.

Η λεωφορειακή σύνδεση στην περιοχή μελέτης καλύπτεται από την εξυπηρέτηση που παρέχει το υπηρεσιακό ΚΤΕΛ του νομού Πιερίας (σχήμα 3).

Η λεωφορειακή σύνδεση Θεσσαλονίκης - Κατερίνης παρουσιάζει έναντι της σιδηροδρομικής το πλεονέκτημα του μεγαλύτερου αριθμού δρομολογίων. Μειονεκτεί, όμως, στο κόστος μεταφοράς που είναι τουλάχιστον διπλάσιο.

Η μετακίνηση με οδικό όχημα ιδιωτικής χρήσης (Ι.Χ.) εξασφαλίζει μεγαλύτερη άνεση και μικρότερο χρόνο διαδρομής σε σχέση με την οδική εξυπηρέτηση μέσω λεωφορείου. Αντίθετα, το κόστος μεταφοράς για πληρότητα οχήματος (1 άτομο) είναι μεγαλύτερο.

Από την έρευνα ερωτηματολογίου προέκυψε ότι οι χρήστες του τρένου είναι δυσαρεστημένοι με τη συχνότητα των δρομολογίων (ποσοστό 27%) και τις ώρες δρομολόγησης των συρμών (ποσοστό 23%). Στην περίπτωση των χρηστών του λεωφορείου προέκυψε ότι είναι δυσαρεστημένοι με το υψηλό κόμιστρο (ποσοστό 18%). Αντίθετα, ένα μεγάλο ποσοστό χρηστών (50%) είναι απολύτως ικανοποιημένοι από την εξυπηρέτηση που τους παρέχεται.

2.1.3 Επιβατικό έργο

Ημερήσια επιβατική κίνηση κατά την περίοδο εκτός αιχμής

Στον Πίνακα 2 δίδεται η κατανομή του αριθμού των επιβατικών μετακινήσεων στα μέσα μεταφοράς (τρένο, λεωφορείο, Ι.Χ.).

Πίνακας 2: Κατανομή του αριθμού των επιβατικών μετακινήσεων στα μέσα μεταφοράς (τρένο, λεωφορείο, Ι.Χ.)

Μέσο Μεταφοράς	Συνολικός αριθμός μετακινούμενων ατόμων ημερησίως (και κατά τις δύο κατευθύνσεις)	Ποσοστό
Τρένα	494	3,65%
Λεωφορεία	2.236	16,53%
Ι.Χ.	10.800	79,82%
Σύνολο	13.530	100,00%

Πίνακας 1: Οδική, λεωφορειακή και σιδηροδρομική εξυπηρέτηση αστικών κέντρων της περιοχής μελέτης

Σύνδεση	Εξυπηρέτηση Ι.Χ.			Λεωφορειακή εξυπηρέτηση (απ' ευθείας)			Σιδηροδρομική εξυπηρέτηση			
	Μήκος διαδρομής	Χρόνος διαδρομής	Κόστος μεταφοράς	Χρόνος διαδρομής	Κόμιστρο	Αριθμός δρομολογίων	Μήκος διαδρομής	Χρόνος διαδρομής (κοινοί συρμοί)	Κόστος Μεταφοράς	Αριθμός Δρομολογίων (όλοι οι συρμοί)
	(Km)	(h)	(ευρώ)	(h)	(ευρώ)	Ημερησίως	(km)	(h)	(ευρώ)	Ημερησίως*
Θεσσαλονίκη-Σίνδος	14	0:17'	1,96	0:30'	ΟΑΣΘ = 0,45	22	11,00	0:10'	0,60	15
Θεσσαλονίκη-Αδένδρο	40	0:30'	5,60	0:35'	2,30	2	29,90	0:21'	1,30	15
Θεσσαλονίκη-Πλατύ	45	0:34'	6,30	0:41'	2,45	22	39,09	0:26'	1,30	24
Θεσσαλονίκη-Αιγίνιο	40	0:30'	7,00	0:35' (01:15'') **	2,95	7	51,90	0:39'	2,10	6
Θεσσαλονίκη-Κατερίνη	70	0:53'	11,20	01:00'	4,35	31	85,10	0:51'	2,90	14
Θεσσαλονίκη-Λεπτοκαρυά	96	1:12'	14,84	01:20'	6,05	Μετεπιβίβαση στην Κατερίνη	106,30	1:12'	3,20	6
Θεσσαλονίκη-Πλαταμώνας	110	1:23'	16,80	01:35'	6,85	Μετεπιβίβαση στην Κατερίνη	115,2	1:18'	3,50	8
Κατερίνη-Λεπτοκαρυά	26	0:20'	3,64	0:20'	1,70	7	21,20	0:16'	1,20	6
Κατερίνη-Πλαταμώνας	40	0:30'	5,60	0:35'	2,50	8	30,10	0:22'	1,30	6

* Ισχύοντες χρόνοι και δρομολόγια σύμφωνα με τα εγχειρίδια του ΟΣΕ του 2003.

** Δρομολόγιο από Π. Εθνική οδό.

Ημερήσια επιβατική κίνηση κατά την περίοδο αιχμής (τρεις καλοκαιρινοί μήνες)

Όσον αφορά το σιδηρόδρομο συνολικά για όλα τα ζεύγη προέλευσης-προορισμού μεταξύ των αστικών κέντρων της γραμμής Θεσσαλονίκης-Πλατέος-Λεπτοκαρυάς-Πλαταμώνα, καταμετρήθηκαν ημερησίως κατά μέσο όρο 1.568 άτομα (και για τις δύο κατευθύνσεις), ήτοι περίπου τριπλάσιος αριθμός από ό,τι καταμετρήθηκαν ημερησίως κατά μέσο όρο στους υπόλοιπους μήνες του έτους.

Είναι χαρακτηριστικό ότι κατά την καλοκαιρινή περίοδο η κίνηση των σταθμών Πλαταμώνα και Λεπτοκαρυάς είναι ιδιαίτερα αυξημένη.

Όσον αφορά τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, δεν έγιναν μετρήσεις κατά την καλοκαιρινή περίοδο, εκτιμάται όμως ότι η αύξηση θα είναι ανάλογη.

2.1.4 Προθέσεις και απόψεις των χρηστών του τρένου και του λεωφορείου για τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου

Στη συντριπτική τους πλειοψηφία (ποσοστό 92%) οι χρήστες του σιδηροδρόμου βλέπουν θετικά ένα τέτοιο ενδεχόμενο, ενώ ένα ποσοστό 7% είναι αδιάφοροι.

Όσον αφορά στους χρήστες των ΚΤΕΛ νομού Πιερίας, σε σχέση με την άποψή τους σε περίπτωση δημιουργίας προαστιακού σιδηροδρόμου, απάντησαν θετικά σε ποσοστό 72%, αρνητικά σε ποσοστό 2% και ότι τους αφήνει αδιάφορους σε ποσοστό 26%.

Στον Πίνακα 3 δίδεται η κατανομή των χρηστών του ΚΤΕΛ νομού Πιερίας σε σχέση με την επιλογή του τρένου ως μέσου μεταφοράς τους (αλλαγής μέσου) σε περίπτωση κατασκευής προαστιακού σιδηροδρόμου. Απάντησαν θετικά σε ποσοστό 62%, αρνητικά σε ποσοστό 26% και τέλος αδιάφορο το θεωρεί ένα ποσοστό 12%.

Πίνακας 3: Κατανομή του αριθμού των χρηστών του ΚΤΕΛ νομού Πιερίας σε σχέση με την επιλογή του τρένου σαν μέσου μεταφοράς τους, σε περίπτωση κατασκευής προαστιακού σιδηροδρόμου

Προτίμηση Προαστιακού	Ναι	Όχι	Με αφήνει αδιάφορο	Σύνολο
Άτομα	154	66	30	250
Ποσοστό	62%	26%	12%	100%

2.2 Διερεύνηση της τεχνικής και λειτουργικής εφικτότητας

Συγκρίνοντας τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά που πρέπει να πληροί ένας προαστιακός σιδηρόδρομος με αυτά της υφιστάμενης κατάστασης, προκύπτουν στοιχεία που ενθαρρύνουν τη δρομολόγηση συρμών προαστιακής εξυπηρέτησης στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Πλαταμώνας και αποδεικνύουν την τεχνική και λειτουργική εφικτότητα μιας τέτοιας λύσης.

Σαν θετικά σημεία αναφέρονται τα εξής:

- Η έντονη εξάρτηση των δορυφορικών αστικών κέντρων από την πόλη της Θεσσαλονίκης, που αποτελεί το μητροπολιτικό κέντρο, έχει δημιουργήσει ένα σύνολο αναγκών που εξυπηρετούνται με την καθημερινή ή συχνά επαναλαμβανόμενη μετακίνηση.

- Κατά μήκος της γραμμής μελέτης υπάρχουν πολλά αστικά κέντρα σε μικρές μεταξύ τους αποστάσεις (μέση απόσταση στάσεων 7,38 km).
- Παρατηρείται επιβατικό έργο μεταξύ όλων σχεδόν των ενδιάμεσων αστικών κέντρων (το 24 - 26% των μετακινήσεων).
- Υπάρχει ήδη σιδηροδρομική υποδομή σε όλο το μήκος της διαδρομής.
- Η χιλιομετρική απόσταση Θεσσαλονίκης-Πλαταμώνα δεν είναι απαγορευτική.
- Στο τμήμα Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Κατερίνης - Λεπτοκαρυάς, μήκους 106,30 km, η γραμμή είναι διπλή με ήπια χαρακτηριστικά χάραξης.
- Λειτουργεί ηλεκτρική σηματοδότηση στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Πλατύ, ενώ στο τμήμα Πλατύ - Λεπτοκαρυά είναι σε στάδιο δοκιμών.
- Η επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα στο διάδρομο ανέρχεται σε 120 km/h που είναι αποδεκτή για έναν προαστιακό σιδηρόδρομο.
- Οι ισόπεδες διαβάσεις είναι σχετικά λίγες (στο τμήμα Θεσσαλονίκης - Λεπτοκαρυάς).
- Οι εργασίες για την εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρικής έλξης είναι σε εξέλιξη.
- Στο τμήμα Λεπτοκαρυάς - Πλαταμώνα τα έργα διπλασιασμού αναμένεται να ολοκληρωθούν άμεσα (Ιανουάριος 2004). Το γεγονός αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα η χωρητικότητα της γραμμής, που είναι σήμερα (Νοέμβριος 2003) 46 τρένα για 17 ώρες λειτουργίας, να αυξηθεί σημαντικά (σήμερα στο παραπάνω χρονικό διάστημα διέρχονται 32 τρένα, με αποτέλεσμα η διαθέσιμη χωρητικότητα να είναι σχετικά μικρή). Παράλληλα, θα μειωθούν στο συγκεκριμένο τμήμα οι χρόνοι διαδρομής.

Στα αρνητικά σημεία πρέπει να αναφερθούν τα εξής:
- Δεν υπάρχει σε τμήμα της γραμμής (Πλατύ-Πλαταμώνας) σε λειτουργία ηλεκτρική σηματοδότηση.
- Το επιβατικό έργο παρουσιάζει εποχιακή διακύμανση (στο τμήμα Πλατύ-Πλαταμώνας).
- Σε όλο σχεδόν το μήκος της γραμμής δεν υπάρχει σήμερα ηλεκτροκίνηση (εκτός από το τμήμα ΝΕΣΘ-ΤΧ1 μήκους 5,89 km)
- Το επιβατικό σιδηροδρομικό έργο είναι σχετικά μικρό (494 άτομα και κατά τις δύο κατευθύνσεις ημερησίως). Κατά την καλοκαιρινή περίοδο, όμως, είναι τριπλάσιο.

Στον Πίνακα 4 δίδονται στοιχεία που αφορούν την υφιστάμενη κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής και επιτρέπουν έναν πρώτο έλεγχο της εφικτότητας του δικτύου για το ενδεχόμενο δρομολόγησης συρμών προαστιακού χαρακτήρα (έλεγχος τεχνικής εφικτότητας).

Στον Πίνακα 5 δίδονται αντίστοιχα στοιχεία για τον έλεγχο της εφικτότητας, όσον αφορά την εκμετάλλευση του δικτύου (έλεγχος εφικτότητας ως προς τη λειτουργικότητα του δικτύου).

Το σύμβολο (✓) δηλώνει ότι πληρούνται ως έχουν οι προϋποθέσεις για τη δρομολόγηση συρμών προαστιακού χαρακτήρα, ενώ το σύμβολο (-) δηλώνει ότι απαιτούνται επεμβάσεις / μέτρα για την εξασφάλιση της εφικτότητας.

Πίνακας 4: Έλεγχος τεχνικής εφικτότητας προαστιακής σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης -Πλατέος - Πλαταμώνα (στοιχεία, Νοέμβριος 2003)

Μήκος διαδρόμου	115,2 km	✓
Εύρος γραμμής	1.435 mm	✓
Μήκος υφιστάμενης υποδομής	115,2 km	✓
Αριθμός γραμμών Διπλή Μονή	 106,30 km (ΝΕΣΘ - Λεπτοκαρυά) 8,90 km (Λεπτοκαρυά - Πλαταμώνας) *	 ✓ -
Κυκλοφορία συρμών	Μικτή	✓
Σηματοδότηση Ηλεκτρική Μηχανική	 39,09 km (ΝΕΣΘ - Πλατύ) 76,11 km (Πλατύ - Πλαταμώνας) **	 ✓ -
Έλξη Ηλεκτρική ή Ντίζελ Ντίζελ	 5,89 km (ΝΕΣΘ - ΤΧ1) 109,3 km (ΤΧ1 - Πλαταμώνας)	 ✓ -
Τηλεπικοινωνίες	Οπτικές ίνες + υπόγεια καλωδίωση	✓
Ισόπεδες διαβάσεις * ΑΣΙΔ Λοιπές	 24 42	 ✓ -
Κατάσταση επιδομής*	Σ.Σ.Σ. (94,56%) Αμφιδέτες (5,44%) Ξύλινοι στρωτήρες /Διμερείς (99%) Συντήρηση επιδομής (καλή)	✓ - ✓ ✓
Χωρητικότητα γραμμής	Θεσσαλονίκη – Πλατύ – Λεπτοκαρυά Λεπτοκαρυά – Πλαταμώνας *	✓ -

* Οι εργασίες διπλασιασμού της γραμμής Λεπτοκαρυάς-Πλαταμώνα -Ευαγγελισμού αναμένεται να ολοκληρωθούν άμεσα. Η χωρητικότητα της γραμμής θα είναι πλέον υπερεπαρκής, θα υπάρχει σε όλο το μήκος συνεχής συγκόλληση σιδηροτροχιών (ΣΣΣ), ενώ θα μειωθεί σημαντικά ο αριθμός των ισόπεδων διαβάσεων.

** Στο τμήμα Πλατύ-Λεπτοκαρυά η λειτουργία ηλεκτρικής σηματοδότησης είναι σε στάδιο δοκιμών.



Πίνακας 5: Έλεγχος εφικτότητας ως προς τη λειτουργικότητα της προαστιακής σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Πλαταμώνα

Αριθμός στάσεων / σταθμών	11/6 (ΝΕΣΘ, Σίνδος, Αξιός, Άδενδρο, Πλατύ, Κορυφή, Αιγίνιο, Κατερίνη, Μαυρονέρι, Δίον, Πλαταμώνας)		✓
Μέση απόστα ση στάσεων	7,38 km		✓
Εποχιακή διακύμανση επιβατικού έργου	Ναι		-
Θεσσαλονίκη – Πλαταμώνας. Χρόνος διαδρομής	1h 18min*		✓
Ταχύτητα εκμετάλλευσης Θεσσαλονίκη - Πλαταμώνας	88,6 km/h*		✓
Ημερήσια συχνότητα εξυπηρέτησης (ανά κατεύθυνση) Σταθμός Κατερίνης Σταθμός Λεπτοκαρυάς Σταθμός Πλαταμώνα	Σταθμεύουν 14 συρμοί (εξυπηρέτηση ανά 73 min) 6 συρμοί (εξυπηρέτηση ανά 170 min) 8 συρμοί (εξυπηρέτηση ανά 127 min)		 - - -
Ημερήσιο επιβατικό έργο (όλα τα ζεύγη προέλευσης -προορισμού) Θεσσαλονίκη – Πλαταμώνας - Θεσσαλονίκη Περίοδος εκτός αιχμής Περίοδος αιχμής (καλοκαιρινοί μήνες)	 494 1.568		 - ✓
Ποσοστό μετακινήσεων μεταξύ ενδιαμέσων στάσεων	Περίοδος εκτός αιχμής 24%	Περίοδος αιχμής 26%	✓
Τροχαίο υλικό Τύπος Επίπεδο εξυπηρέτησης	 Αυτοκινητάμαξες Μέτριο		 ✓ -

* Σύμφωνα με τα εγχειρίδια δρομολογίων του 2003.

2.3 Εκτιμήσεις για επιβατικό έργο

Με βάση τα στοιχεία που προέκυψαν από τις μετρήσεις και τα ερωτηματολόγια, το επιβατικό έργο που μπορεί να προκύψει για το σιδηρόδρομο, στην περίπτωση δρομολόγησης συρμών με χαρακτήρα προαστιακής εξυπηρέτησης, ανέρχεται σε 2.800 άτομα περίπου και για τις δύο κατευθύνσεις.

Συγκεκριμένα:

- 494 x 0,92 + 494 x 0,07 x 50% = 472 άτομα

Θα προέρχονται από αυτούς που ήδη χρησιμοποιούν το σιδηρόδρομο. Σύμφωνα με αποτελέσματα των ερωτηματολογίων, το 92% των ήδη χρηστών του σιδηροδρόμου (494 άτομα) δήλωσε ότι βλέπει θετικά τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου (και επομένως θα συνεχίσει να χρησιμοποιεί το σιδηρόδρομο), ενώ το 7% των ήδη χρηστών είναι αδιάφοροι (θεωρείται ότι το 50% αυτών θα εξακολουθήσει να είναι χρήστης του σιδηροδρόμου).

- 2.236 x 0,62 x 50% + 2.236 x 0,12 x 25% = 760 άτομα

Θα προέρχονται από τους χρήστες των ΚΤΕΛ. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων, το 62% των χρηστών του λεωφορείου δήλωσε ότι θα χρησιμοποιούσε το σιδηρόδρομο σε περίπτωση λειτουργίας του με προαστιακό χαρακτήρα, ενώ το 12% είναι αδιάφορο. (Θεωρείται ότι το 50% του 62% και το 25% του 12% θα προτιμούσαν τελικά το σιδηρόδρομο).

- 10.800 x 15% = 1.620 άτομα

Θα προέρχονται από τα Ι.Χ. Θεωρήθηκε, κατ΄ εκτίμηση, ότι ο σιδηρόδρομος θα αποσπάσει ένα ποσοστό περίπου 15% από τα Ι.Χ.

Ειδικά για τους καλοκαιρινούς μήνες, το επιβατικό έργο προς τα παραθεριστικά κέντρα του Πλαταμώνα και της Λεπτοκαρυάς μπορεί να αυξηθεί σημαντικά.

Οι μετακινήσεις με το σιδηρόδρομο το καλοκαίρι έδειξαν ότι το έργο τουλάχιστον τριπλασιάζεται.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι δεν λήφθηκαν υπόψη για τον υπολογισμό του επιβατικού έργου οι επιβάτες που έχουν σαν ζεύγος προέλευσης / προορισμού σταθμούς του τμήματος Θεσσαλονίκης - Πλατέος (Πλατύ, Αξιός, Σίνδος, Άδενδρο) και χρησιμοποιούν για τη μετακίνησή τους αμαξοστοιχίες που εκτελούν δρομολόγια στο διάδρομο Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Σκύδρα - Φλώρινα. Ο αριθμός αυτός, σύμφωνα με τη βιβλιογραφική αναφορά [4], ανέρχεται σε 240 άτομα ημερησίως (συνολικά και για τις δύο κατευθύνσεις). Ακολουθώντας τις ίδιες υποθέσεις και παραδοχές όσον αφορά τις προθέσεις των χρηστών για χρησιμοποίηση του σιδηροδρόμου, προκύπτει ότι ο συνολικός αριθμός των μετακινουμένων ημερησίως (συνολικά και για τις δύο κατευθύνσεις) ανέρχεται περίπου σε:

- 3.000 άτομα την περίοδο εκτός αιχμής
- 8.000-9.000 την περίοδο αιχμής

3. ΣΥΝΔΕΣΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΠΛΑΤΕΟΣ - ΣΚΥΔΡΑΣ

3.1 Παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης [5]

3.1.1 Γενική περιγραφή της σιδηροδρομικής σύνδεσης

Η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης-Σκύδρας αποτελεί τμήμα του διαδρόμου Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Φλώρινας (Σχήμα 4). Διασχίζει τους νομούς Θεσσαλονίκης, Πέλλας και Ημαθίας. Έχει συνολικό μήκος 98,6 km, ήτοι αποτελεί το 50% περίπου του μήκους του διαδρόμου Θεσσαλονίκης-Φλώρινας και το 4% του συνολικού μήκους του δικτύου του Ο.Σ.Ε. (2.361,8 km).

Από τις 20/08/02 στη γραμμή βόρεια της Σκύδρας δεν κυκλοφορούν επιβατικοί συρμοί, καθώς σ' αυτήν εκτελούνται εκτεταμένες εργασίες ανακαίνισης.

Από τις 20/08/02 δεν δρομολογούνται συρμοί Intercity από Αθήνα προς Κοζάνη και από τον Αύγουστο του 2001 από Θεσσαλονίκη προς Κοζάνη.

Τον Οκτώβριο του 2002 ολοκληρώθηκε η ανακαίνιση της γραμμής Πλατέος -Σκύδρας και η προαστιακή σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονί-

κης - Σκύδρας αναβαθμίστηκε. Συγκεκριμένα, αυξήθηκε ο αριθμός των δρομολογούμενων τρένων ημερησίως και μειώθηκαν οι χρόνοι διαδρομής.

Το Νοέμβριο του 2003 ολοκληρώθηκε και η ανακαίνιση του τμήματος Σκύδρας - Έδεσσας και από τις 24/11/2003 επαναχαράχθηκαν τα δρομολόγια.

Συγκεκριμένα, δρομολογούνται καθημερινά:

- 5 ζεύγη συρμών στη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Έδεσσα
- 4 ζεύγη συρμών στη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Βέροια
- 3 ζεύγη συρμών στη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Νάουσα
- 1 ζεύγος συρμών στη διαδρομή Θεσσαλονίκη -Σκύδρα.

Συνολικά, κατά μήκος της γραμμής Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Σκύδρας υπάρχουν 11 σταθμοί και 9 στάσεις, όπου, ανάλογα με τον επιβατικό συρμό που δρομολογείται, η στάθμευση είναι προαιρετική ή υποχρεωτική (σχήμα 4).

Θεωρώντας ως χρονική διάρκεια λειτουργίας της γραμμής από τις 5.00 έως τις 23.00 (18 ώρες) (κάτι που ανταποκρίνεται στις ανάγκες ενός δικτύου προαστιακής εξυπηρέτησης) προκύπτει κατά μέσο όρο ότι (εγχειρίδια δρομολογίων από Νοέμβριο του 2003):

- ο σταθμός του Πλατέος εξυπηρετείται κάθε 50 min περίπου (ανά κατεύθυνση),
- οι σταθμοί του Άδενδρου και της Σίνδου εξυπηρετούνται κάθε 65 min περίπου (ανά κατεύθυνση),
- ο σταθμός Αλεξάνδρειας εξυπηρετείται κάθε 1,5 ώρα (ανά κατεύθυνση),
- ο σταθμός Βέροιας εξυπηρετείται κάθε 83 min (ανά κατεύθυνση),
- ο σταθμός της Νάουσας εξυπηρετείται κάθε 2 ώρες (ανά κατεύθυνση),
- ο σταθμός της Σκύδρας κάθε 3 ώρες min (ανά κατεύθυνση).

Στο διάδρομο Θεσσαλονίκης - Πλατέος -Σκύδρας -Έδεσσας κυκλοφορούν αποκλειστικά ντιζελοκίνητοι συρμοί. (Κοινές αυτοκινητάμαξες EN-MAN σειράς 701 και από τις 24/11/2003, στη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Έδεσσα, 2 σύγχρονοι συρμοί τύπου Railbus που εκτελούν τη διαδρομή σε 1 ώρα και 15 min (με 4 ενδιάμεσες στάσεις) (φωτογραφία 1).

3.1.2 Επίπεδο συγκοινωνιακής επιβατικής εξυπηρέτησης

Στον Πίνακα 6 δίδονται στοιχεία (που αφορούν την υφιστάμενη σιδηροδρομική και οδική εξυπηρέτηση μεταξύ των σημαντικών αστικών κέντρων της περιοχής). [1], [4], [5] (στοιχεία 2001 για τα οδικά μέσα και 2003 για το τρένο).

Οι οδικές μετακινήσεις γίνονται (σχήμα 4):

- Μέσω της νέας Εθνικής οδού Θεσσαλονίκης -Βέροιας, μέσω των διοδίων των Μαλγάρων.
- Μέσω της παλαιάς Εθνικής οδού Θεσσαλονίκης -Έδεσσας (στο ύψος της Χαλκηδόνας, διακλάδωση για Σκύδρα και Βέροια).

Η λεωφορειακή σύνδεση Θεσσαλονίκης - Βέροιας και Θεσσαλονίκης - Νάουσας σε σχέση με τη σιδηροδρομική πλεονεκτεί:

- Ως προς τον αριθμό των εκτελουμένων δρομολογίων ημερησίως,
- Ως προς το ότι οι σιδηροδρομικοί τερματικοί σταθμοί σε Βέροια και Νάουσα δεν βρίσκονται μέσα στην πόλη (οι σιδηροδρομικοί σταθμοί απέχουν 1,5 km και 6 km αντίστοιχα από το κέντρο της πόλης).

Μειονεκτεί:

- Ως προς το χρόνο διαδρομής,
- ως προς το κόμιστρο (διπλάσιο).

Στη σύνδεση Θεσσαλονίκης - Σκύδρας το λεωφορείο υπερτερεί μόνον ως προς τον αριθμό των εκτελούμενων δρομολογίων.

Η μετακίνηση με οδικό όχημα Ι.Χ. εξασφαλίζει σε όλες τις περιπτώσεις μεγαλύτερη άνεση. Ωστόσο, το κόστος είναι μεγαλύτερο από εκείνο του λεωφορείου και, προκειμένου να εξασφαλιστεί οικονομικά ισοδύναμη μεταφορά, πρέπει να θεωρηθεί πληρότητα οχήματος με 3 επιβάτες. Οι χρόνοι διαδρομής για τρένο και Ι.Χ. είναι περίπου ίδιοι.

Σχετικά με τα λειτουργικά χαρακτηριστικά, η πλειοψηφία τόσο των χρηστών των τρένων όσο και των λεωφορείων κρίνει το επίπεδο εξυπηρέτησης που παρέχεται από τα αντίστοιχα μέσα ως ικανοποιητικό.

3.1.3 Επιβατικό έργο

Ημερήσια επιβατική κίνηση

Συνολικά, για όλα τα ζεύγη προέλευσης προορισμού μεταξύ των αστικών κέντρων του τμήματος Θεσσαλονίκης-Σκύδρας, καταμετρήθηκαν κατά μέσο όρο 20.459 άτομα ημερησίως και κατά τις δύο κατευθύνσεις.

Στον Πίνακα 7 δίνεται η κατανομή των επιβατικών μετακινήσεων στα μέσα μεταφοράς (τρένο, λεωφορείο, Ι.Χ.). Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι τα στοιχεία που αναφέρονται αφορούν το έτος 2000.

Πίνακας 7: Κατανομή των επιβατικών μετακινήσεων στα μέσα μεταφοράς (τρένο, λεωφορείο, Ι.Χ.) (στοιχεία, τέλος 2000)

Μέσο μεταφοράς	Αριθμός μετακινούμενων ατόμων συνολικά ημερησίως και κατά τις δύο κατευθύνσεις	Ποσοστό
Τρένα	1.316	6,5%
Λεωφορεία	5.000	24,4%
Ι.Χ.	14.143	69,1%
ΣΥΝΟΛΟ	20.459	100%

Η ζήτηση για μετακινήσεις στη συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρουσιάζει ουσιαστική εποχιακή διακύμανση.

3.1.4 Προθέσεις και απόψεις των χρηστών του τρένου, του λεωφορείου και του Ι.Χ. για τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου

Έρευνα ερωτηματολογίου πριν την αναβάθμιση της γραμμής του 2002

Πριν την έναρξη των έργων ανακαίνισης της γραμμής Πλατέος-Σκύδρας, έγινε έρευνα ερωτηματολογίου στους χρήστες όλων των μέσων μεταφοράς.

Οι χρήστες του σιδηροδρόμου σε σχέση με την άποψή τους για τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου (σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα)

Πίνακας 6: Οδική, λεωφορειακή και σιδηροδρομική εξυπηρέτηση αστικών κέντρων της περιοχής μελέτης

	Εξυπηρέτηση Ι.Χ.			Λεωφορειακή εξυπηρέτηση			Σιδηροδρομική εξυπηρέτηση			
	Μήκος διαδρομής *	Χρόνος διαδρομής	Κ όστος μεταφοράς **	Χρόνος διαδρομής	Κόμιστρο	Αριθμός δρομολογίων	Μήκος διαδρομής	Χρόνος διαδρομής (κοινή αμαξοστοι - χία) ***	Κόστος μεταφο - ράς	Αριθμός δρομολογίων (όλοι οι συρμοί) ***
Σύνδεση	*(Km)*	*(h)*	*(ευρώ)*	*(h)*	*(ευρώ)*	*Ημερησίως*	*(Km)*	*(h)*	*(ευρώ)*	*Ημερησίως*
Θεσ σαλονίκη - Σίνδος	14	0:17'	1,96	0:30'	ΟΑΣΘ= 0,45	22	11,00	0:10'	0, 60	15
Θεσσαλονίκη - Πλατύ	45	0:30'	6,30	0:41'	2,35	22	39,09	0:26'	1, 30	24
Θεσσαλονίκη - Αλεξάνδρεια	49	0:34'	6,86	0:58'	2,65	22	45,00	0:34'	1, 32	12
Θεσσαλονίκη - Βέροια	79 68	1:05' 0:48'	11,0 9,55	1:30' Απλό 1:00'Εξπρές	4,10	35	70,30	0:56'	2, 05	13
Θεσσαλονίκη - Νάουσα	87	1:02'	12,80	1:33'	5,13	14	80,00	1:02'	2, 34	9
Θεσσαλονίκη - Σκύδρα	75	1:10'	10,50	1:31'	4,10	28	98,60	1:16'	2, 64	6
Βέροια - Νάουσα	19	0:14'	2,66	0:33'	1,17	23	12,0 0	0:07'	0, 58	9
Νάουσα - Σκύδρα	28	0:20'	3,92	0:37'	0,88 -	6	17,00	0:13'	0, 58	6
Βέροια - Σκύδρα	35	0:25'	4,90	0:45'	1,90	6	28,00	0:21'	1, 17	6

* Αφετηρία θεωρήθηκε η πλατεία Δικαστηρίων (κέντρο Θεσσαλονίκης).

** Θεωρήθηκε κόστος 0,14 €/km. Στη διαδρομή Θεσσαλονίκης-Βέροιας μέσω της Εθνικής οδού προστέθηκαν διόδια αξίας 1,40€ (στοιχεία 2001 με μετατροπή δραχμών σε ευρώ).

*** Ισχύοντες χρόνοι και δρομολόγια από το Νοέμβριο του 2003.

στη συντριπτική τους πλειοψηφία (ποσοστό 94%) έβλεπαν θετικά ένα τέτοιο ενδεχόμενο, ενώ σε ποσοστό 5% ήταν αδιάφοροι.

Στον Πίνακα 8 δίδεται η κατανομή των συνολικών χρηστών των ΚΤΕΛ (νομών Ημαθίας και Πέλλας) σε σχέση με την επιλογή του σιδηροδρόμου σε περίπτωση που τα δρομολόγια ήταν συχνότερα.

Οι περισσότεροι απάντησαν θετικά (ποσοστό 75%), αρνητικά ένα ποσοστό 2% και το θεωρεί αδιάφορο ένα ποσοστό 23%.

Πίνακας 8: Κατανομή του αριθμού των χρηστών των ΚΤΕΛ νομών Ημαθίας και Πέλλας σε σχέση με την επιλογή του τρένου, σε περίπτωση εφαρμογής προαστιακού σιδηροδρόμου

Ύπαρξη προαστιακού σιδηροδρόμου		Άτομα	Ποσοστό (%)
1	Θετικά	187	75
2	Αρνητικά	5	2
3	Αδιάφορο	58	23
ΣΥΝΟΛΟ		250	100

Στον Πίνακα 9 δίδεται η κατανομή των χρηστών των Ι.Χ σε σχέση με την επιλογή του σιδηροδρόμου σε περίπτωση συχνότερων δρομολογίων. Απάντησαν θετικά σε ποσοστό 35%, αρνητικά σε ποσοστό 44% και ότι τους είναι αδιάφορο σε ποσοστό 21%. Ένα μεγάλο ποσοστό των οδηγών παρέμεινε σταθερό στην επιλογή του Ι.Χ., ενώ ένα επίσης σημαντικό ποσοστό θα επέλεγε ενδεχομένως το τρένο.

Πίνακας 9: Κατανομή του αριθμού των χρηστών των Ι.Χ. σε σχέση με την επιλογή του τρένου σε περίπτωση συχνότερων δρομολογίων

Επιλογή του σιδηροδρόμου	Άτομα	Ποσοστό (%)
ΝΑΙ	88	35
ΟΧΙ	109	44
ΜΕ ΑΦΗΝΕΙ ΑΔΙΑΦΟΡΟ	53	21
ΣΥΝΟΛΟ	250	100

Έρευνα ερωτηματολογίου μετά την αναβάθμιση του 2002

Με την ολοκλήρωση της ανακαίνισης της γραμμής Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Σκύδρας και την επαναλειτουργία της τον Οκτώβριο του 2002, αυξήθηκε ο αριθμός των δρομολογίων (από 14 σε 24 δρομολόγια) και μειώθηκαν οι χρόνοι διαδρομής κατά 20%. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση του ημερήσιου επιβατικού έργου σε 1.818 άτομα, από 1.316 άτομα ημερησίως που ήταν το έτος 2000 (αύξηση 38%).

Τα αποτελέσματα που προέκυψαν από τη νέα έρευνα ερωτηματολογίου που έγινε σχετικά με τις απόψεις των χρηστών του σιδηρόδρομου για τη λειτουργία της γραμμής ήταν ιδιαίτερα ενθαρρυντικά. Το 19% των χρηστών έκρινε τη νέα λειτουργία της γραμμής πολύ ικανοποιητική, το 41% ικανοποιητική και το 27% αρκετά ικανοποιητική. Τα ποσοστά αυτά ήταν κατά πολύ αυξημένα σε σχέση με τα αντίστοιχα του 2000 (8%, 36% και 14% αντίστοιχα). Αντίθετα, τα ποσοστά της άποψης του «λίγο ικανοποιητικού» και «απαράδεκτου» άγγιζαν μόλις το 7% και το 6% αντίστοιχα και ήταν κατά πολύ μειωμένα σε σχέση με αυτά του 2000 (24% και 18% αντίστοιχα).

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 53% του συνόλου των χρηστών, πριν την παραπάνω αναβάθμιση του προαστιακού σιδηροδρόμου, χρησιμοποιούσε άλλο μέσο μεταφοράς. Συγκεκριμένα, το 81% χρησιμοποιούσε παλιότερα το ΚΤΕΛ και το 19% το Ι.Χ. Οι λόγοι για τους οποίους πλέον προτιμούν το σιδηρόδρομο είναι κατά κύριο λόγο το φθηνότερο κόμιστρο (28%) και ο μικρός χρόνος διαδρομής (24%), ενώ είναι αναγκαίο να αναφερθεί ότι ένα ποσοστό 25% είναι δυσαρεστημένο με τη μεταφορά του σταθμού των ΚΤΕΛ στο Δενδροπόταμο. Από το 47% των χρηστών που χρησιμοποιούσαν το τρένο και πριν την αναβάθμιση του προαστιακού σιδηρόδρομου στη συγκεκριμένη γραμμή, το 14% χαρακτήρισε το επίπεδο εξυπηρέτησης πολύ καλύτερο από το προηγούμενο, το 58% καλύτερο, το 25% ίδιο με το προηγούμενο και μόλις το 2% και το 1% χειρότερο και πολύ χειρότερο, αντίστοιχα.

3.2 Διερεύνηση της τεχνικής και λειτουργικής εφικτότητας

Συγκρίνοντας τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά που πρέπει να πληροί ένας προαστιακός σιδηρόδρομος με αυτά της υφιστάμενης κατάστασης της σιδηροδρομικής υποδομής και των χαρακτηριστικών των επιβατικών μετακινήσεων, προκύπτουν στοιχεία που ενθαρρύνουν τη δρομολόγηση συρμών προαστιακής εξυπηρέτησης στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Σκύδρα και αποδεικνύουν την τεχνική και λειτουργική εφικτότητα μια τέτοιας λύσης.

Σαν θετικά σημεία αναφέρονται τα εξής:

- Η έντονη εξάρτηση των δορυφορικών αστικών κέντρων από την πόλη της Θεσσαλονίκης, που αποτελεί το μητροπολιτικό κέντρο, έχει δημιουργήσει ένα σύνολο αναγκών που εξυπηρετούνται με την καθημερινή ή συχνά επαναλαμβανόμενη μετακίνηση.

- Το εποχιακό έργο δεν παρουσιάζει εποχιακή διακύμανση.

- Κατά μήκος της γραμμής μελέτης υπάρχουν πολλά αστικά κέντρα σε μικρές αποστάσεις μεταξύ τους.

- Παρατηρείται επιβατικό έργο μεταξύ όλων σχεδόν των ενδιάμεσων αστικών κέντρων (το 35% των μετακινήσεων).

- Υπάρχει ήδη σιδηροδρομική υποδομή που ανακαινίζεται.

- Η χιλιομετρική απόσταση Θεσσαλονίκης-Σκύδρας είναι αποδεκτή (98,6 km).

- Στο τμήμα Θεσσαλονίκης-Πλατέος, μήκους 39,02 km, η γραμμή είναι διπλή με ήπια χαρακτηριστικά χάραξης, ενώ η σηματοδότηση είναι ηλεκτρική. Η διαθέσιμη χωρητικότητα της γραμμής είναι πολύ μεγάλη, γεγονός που επιτρέπει τη δρομολόγηση πρόσθετων συρμών.

- Η επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα στο τμήμα Πλατύ-Σκύδρα με την ανακαίνιση που έγινε ανέρχεται σε 120 km/h που είναι αποδεκτή για έναν προαστιακό σιδηρόδρομο.

Στα αρνητικά σημεία πρέπει να αναφερθούν τα εξής:

- Η γραμμή στο τμήμα Πλατέος-Σκύδρας είναι μονή και η σηματοδότηση μηχανική. Η χωρητικότητα της γραμμής καλύπτεται στο 57,2%.

- Σε όλο το μήκος της γραμμής (τμήμα ΤΧ1-Σκύδρα) δεν υπάρχει ηλεκτροκίνηση. Ωστόσο, είναι σε εξέλιξη η ηλεκτροκίνηση του τμήματος ΤΧ1-Πλατέος.

- Το ποσοστό των ΙΔ είναι σχετικά μεγάλο (0,6 ΙΔ/km).

- Στο τμήμα Πλατύ-Σκύδρα και σε τμήματα της γραμμής υπάρχουν μόνιμες βραδυπορίες, λόγω παρουσίας στενών καμπυλών και μη κατάλληλης προσαρμογής ορισμένων ΙΔ εξοπλισμένων με ΑΣΙΔ.

- Μεταλλικοί στρωτήρες σε μεγάλο ποσοστό (60%).

Στον Πίνακα 10 δίδονται στοιχεία που αφορούν την υφιστάμενη κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής και επιτρέπουν ένα πρώτο έλεγχο της εφικτότητας δρομολόγησης συρμών προαστιακού χαρακτήρα (έλεγχος τεχνικής εφικτότητας). Στον Πίνακα 11 δίδονται αντίστοιχα στοιχεία για τον έλεγχο της εφικτότητας όσον αφορά την εκμετάλλευση του δικτύου (έλεγχος εφικτότητας ως προς τη λειτουργικότητα του δικτύου).

* Διαθέσιμη χωρητικότητα 42, 8%.

Πίνακας 10: Έλεγχος εφικτότητας προαστιακής σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης - Πλατέος-Σκύδρας

Μήκος διαδρόμου	98,6 km	✓
Εύρος γραμμής	1.435 mm	✓
Μήκος υφιστάμενης υποδομής	98,6 km	✓
Αριθμός γραμμών		
Διπλή	39,09 km (ΝΕΣΘ - ΠΛΑΤΥ)	✓
Μονή	59,5 km (ΠΛΑΤΥ - ΣΚΥΔΡΑ)	-
Κυκλοφορία συρμών	Μικτή	✓
Σηματοδότηση		
Ηλεκτρική	39 ,09 km (ΝΕΣΘ - ΠΛΑΤΥ)	✓
Μηχανική	59,5 km (ΠΛΑΤΥ - ΣΚΥΔΡΑ)	-
Έλξη		
Ηλεκτρική ή Ντίζελ	5,89 km (ΝΕΣΘ - ΤΧ1)	✓
Ντίζελ	92,7 km (ΠΛΑΤΥ - ΣΚΥΔΡΑ)	-
Τηλεπικοινωνίες	Οπτικές ίνες + Εναέρια Καλωδίωση	✓
Ισόπεδες διαβάσεις		
ΑΣΙΔ	31	✓
Λοιπές	26	-
Κατάσταση επιδομής	Σ.Σ.Σ (100%)	✓
	Μεταλλικοί στρωτήρες (60%)	-
	Συντήρηση επιδομής (καλή)	✓
Χωρητικότητα γραμμής	Θεσσαλονίκη - Πλατύ	✓
	Πλατύ - Σκύδρα	- ✓ *



Πίνακας 11: Έλεγχος εφικτότητας ως προς τη λειτουργικότητα της προαστιακής σιδηροδρομικής σύνδεσης Θεσσαλονίκης -Πλατέος-Σκύδρας

Αριθμός στάσεων / σταθμών	11/9 (ΝΕΣΘ, Σίνδος, Αξιός, Άδενδρο, Λουδίας Πλατύ, Λειανοβέργι, Αλεξάνδρεια. Λουτρός, Κεφαλοχώρι, Ξεχασμένη, Κουλούρα, Μέση, Βέροια, Τρίλοφο, Νάουσα, Επισκοπή, Πετριά, Σκύδρα	✓
Μέση απόσταση στάσεων	5,19 km	✓
Εποχιακή διακύμανση επιβατικού έργου	Όχι	-
Χρόνοι διαδρομής Θεσ/νίκη - Σκύδρα	1h 16 min*	✓
Ταχύτητα εκμετάλλευσης Θεσσαλονίκη - Σκύδρα	77,8 km/h*	✓
Συχνότητα εξυπηρέτησης Σταθμός Βέροιας Σταθμός Νάουσας Σταθμός Σκύδρας	 13 συρμοί (εξυπηρέτηση ανά 83 min) 9 συρμοί (εξυπηρέτηση ανά 2 ώρες) 6 συρμοί (εξυπηρέτηση ανά 3 ώρες)	 - - -
Ημερήσιο επιβατικό έργο (επιβάτες) Θεσσαλονίκη – Σκύδρα - Θεσσαλονίκη (όλα τα ζεύγη προέλευσης - προορισμού)	1.818	-
Ποσοστό μετακινήσεων μεταξύ ενδιάμεσων στάσεων	35%	✓
Τροχαίο υλικό Τύπος Επίπεδο εξυπηρέτησης	 Αυτοκινητάμαξες Μέτριο προς καλό	 ✓ -✓

* Σύμφωνα με τα ισχύοντα δρομολόγια από 24/11/03.

3.3 Εκτιμήσεις για το επιβατικό έργο

Με βάση τα στοιχεία που προέκυψαν από τις μετρήσεις και τα ερωτηματολόγια (τέλος 2000), το επιβατικό έργο που θα μπορούσε να προκύψει για το σιδηρόδρομο στην περίπτωση δρομολόγησης συρμών με χαρακτήρα προαστιακής εξυπηρέτησης (σύμφωνα πάντα με τα διεθνή πρότυπα) ανέρχεται σε 6.650 άτομα περίπου και για τις δύο κατευθύνσεις.

Συγκεκριμένα:

- 1.316 x 0,94 + 1.316 x 0,05 x 50% = 1.270 άτομα θα προέρχονται από αυτούς που ήδη χρησιμοποιούν το σιδηρόδρομο. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων, το 94% των ήδη χρηστών του σιδηροδρόμου (1.316 άτομα) δήλωσε ότι βλέπει θετικά τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου (και επομένως θα συνεχίσει να χρησιμοποιεί τον σιδηρόδρομο), ενώ το 5% των ήδη χρηστών είναι αδιάφορο (θεωρείται ότι το 50% αυτών θα εξακολουθήσει να είναι χρήστης του σιδηροδρόμου).
- 5.000 x 0,75 x 50% + 5.000 x 0,23 x 25% = 2.163 άτομα θα προέρχονται από τους χρήστες των ΚΤΕΛ. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων, το 75% των χρηστών του λεωφορείου δήλωσε ότι θα χρησιμοποιούσε το σιδηρόδρομο σε περίπτωση λειτουργίας του με προαστιακό χαρακτήρα, ενώ το 23% είναι αδιάφορο (θεωρείται ότι το 50% του 75% και το 25% του 23% θα προτιμήσει τελικά το σιδηρόδρομο).
- 14.143 x 0,35 x 50% + 14.143 x 0,21 x 25% = 3.218 άτομα θα προέρχονται από τους χρήστες των Ι.Χ. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων, το 35% των χρηστών των Ι.Χ. δήλωσε ότι θα χρησιμοποιούσε το σιδηρόδρομο, σε περίπτωση λειτουργίας του με προαστιακό χαρακτήρα, ενώ το 21% μένει αδιάφορο (θεωρείται ότι το 50% του 35% και το 25% του 21% θα προτιμήσει τελικά το σιδηρόδρομο).

Συνοψίζοντας το επιβατικό έργο που εκτιμάται ότι μπορεί να αναλάβει ο σιδηρόδρομος, αν δρομολογηθούν συρμοί με χαρακτηριστικά προαστιακής εξυπηρέτησης, είναι 6.650 άτομα συνολικά και για τις δύο κατευθύνσεις.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι δεν λήφθηκαν υπόψη για τον υπολογισμό του επιβατικού έργου οι επιβάτες που έχουν σαν ζεύγος προέλευσης-προορισμού σταθμούς του τμήματος Θεσσαλονίκης - Πλατέος (Σίνδος, Αξιός, Άδενδρο, Πλατύ) και χρησιμοποιούν για τη μετακίνησή τους αμαξοστοιχίες που εκτελούν δρομολόγια στο διάδρομο Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Λάρισα - Αθήνα.

Ο αριθμός αυτός, σύμφωνα με τις μετρήσεις που έγιναν στους συρμούς αυτούς και που αφορούσαν στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Κατερίνη - Πλαταμώνας [1], [3], ανέρχεται σε 258 άτομα ημερησίως (και κατά τις δύο κατευθύνσεις). Ακολουθώντας τις ίδιες υποθέσεις και παραδοχές όσον αφορά στις προθέσεις των χρηστών για χρησιμοποίηση του σιδηροδρόμου, προκύπτει ότι ο συνολικός αριθμός των μετακινουμένων ημερησίως (και για τις δύο κατευθύνσεις) ανέρχεται περίπου σε 7.000 άτομα.

4 . ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

4.1 Γενικά συμπεράσματα

Στην εργασία αυτή διερευνήθηκε η εφικτότητα δημιουργίας υπηρεσιών προαστιακής σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης στις συνδέσεις (Σχήμα 1):

- Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Κατερίνη - Λεπτοκαρυά - (Πλαταμώνας) μήκους 115,20 km.
- Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Βέροια - Νάουσα-Σκύδρα μήκους 98,60 km.

Η εφικτότητα και για τις δύο παραπάνω συνδέσεις (Θεσσαλονίκη-Πλαταμώνας, Θεσσαλονίκη-Σκύδρα) είναι εξασφαλισμένη, καθώς ικανοποιούνται τα περισσότερα από τα 10 ερωτήματα που τέθηκαν στην παράγραφο 1.2, ενώ, για όσα δεν ικανοποιούνται, αυτό μπορεί να γίνει με επεμβάσεις μικρού σχετικά κόστους.[1]

Είναι σημαντικό να τονισθεί ότι η πρόθεση των χρηστών όλων των μέσων μεταφοράς που κινούνται κατά μήκος αυτών των δύο αξόνων είναι έντονα θετική για τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου.

Στα πλαίσια αυτά εκτιμήθηκε ότι το επιβατικό έργο για το σιδηρόδρομο, εφ' όσον δρομολογηθούν συρμοί με χαρακτήρα προαστιακό:

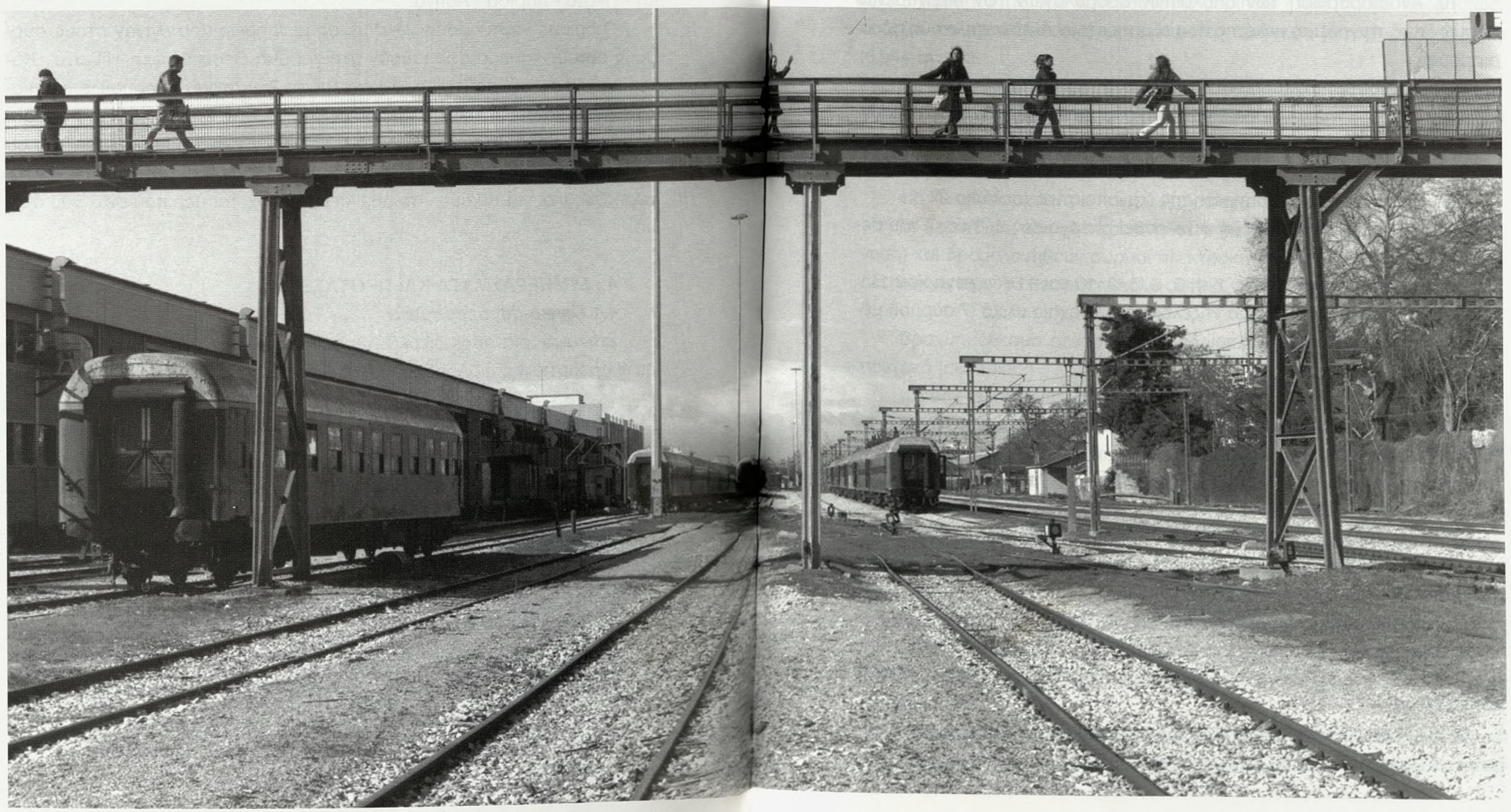
• Στη γραμμή Θεσσαλονίκης -Πλαταμώνα θα ανέλθει από 494 επιβάτες ημερησίως σε 3.000 (συνολικά και για τις δύο κατευθύνσεις). Μάλιστα, τους θερινούς μήνες το έργο αυτό αναμένεται να είναι πολύ μεγαλύτερο στις μετακινήσεις με προέλευση /προορισμό τη Λεπτοκαρυά, Πλαταμώνα (ως και τριπλάσιο).

• Στη γραμμή Θεσσαλονίκης -Σκύδρας θα ανέλθει από 1.316 επιβάτες ημερησίως σε 7.000 συνολικά και για τις δύο κατευθύνσεις.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονισθεί ότι η πρόσφατη αναβάθμιση της λειτουργίας του προαστιακού σιδηροδρόμου στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Σκύδρα, αν και δεν βελτίωσε θεαματικά το προηγούμενο επίπεδο εξυπηρέτησης, συνέβαλε ήδη στην εκτροπή πολλών επιβατών από άλλα μέσα μεταφοράς προς το σιδηρόδρομο. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες μπορούν να βελτιωθούν ακόμη περισσότερο, αν γίνουν ριζικότερες επεμβάσεις στη γραμμή, στο τροχαίο υλικό και το σύστημα εκμετάλλευσης.

4.2 Προτάσεις

Και οι δύο εξετασθείσες σιδηροδρομικές συνδέσεις είναι, κατ' αρχάς, εφικτές, καθ' όσον μπορούν να ικανοποιήσουν με μικρό σχετικά κόστος τις βασικές αρχές που διέπουν έναν προαστιακό σιδηρόδρομο.



Η κοινωνικοοικονομική αποδοτικότητα του έργου μπορεί να εκτιμηθεί μόνον μετά από ανάλυση κόστους-ωφελειών που παραπέμπει, δηλαδή, σε ολοκληρωμένη μελέτη σκοπιμότητας.

Στη συνέχεια, αναφέρονται συγκεκριμένες προτάσεις που μπορούν να συμβάλλουν στην ακόμα μεγαλύτερη βελτίωση του επιπέδου του προαστιακού σιδηροδρόμου στην κεντρική Μακεδονία και στην αύξηση του επιβατικού έργου. Οι προτάσεις αυτές διαμορφώθηκαν στα πλαίσια ερευνητικού προγράμματος που εκπόνησε το Ινστιτούτο Έρευνας και Τεχνολογίας για λογαριασμό του υπουργείου Μεταφορών [1] και αναφέρονται σε δύο επίπεδα όσον αφορά το παρεχόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης:

• Υψηλό (σενάριο 1).

• Ικανοποιητικό (σενάριο 2).

Το πρώτο σενάριο μπορεί να υλοποιηθεί με σχετικά υψηλό κόστος. Το δεύτερο σενάριο μπορεί να υλοποιηθεί με σχετικά χαμηλό κόστος.

Α. Γραμμή Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Κατερίνης - Λεπτοκαρυάς - Πλαταμώνα:

Επίπεδο ποιότητας εξυπηρέτησης υψηλό (σενάριο 1)

1. Διπλασιασμός της γραμμής Λεπτοκαρυάς-Πλαταμώνα (ολοκληρώνεται τον Ιανουάριο του 2004).

2. Εγκατάσταση ηλεκτρικής σηματοδότησης στο τμήμα Πλατύ - Λεπτοκαρυά - Πλαταμώνας (σε εξέλιξη).

3. Εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρικής έλξης σε όλο το μήκος της διαδρομής (σε εξέλιξη).

4. Μετατροπή όλων των ισόπεδων διαβάσεων σε τύπου ΑΣΙΔ.

5. Βελτίωση των κτιριακών εγκαταστάσεων των σταθμών και του επιπέδου εξυπηρέτησης που παρέχουν στους χρήστες.

6. Δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης (park and ride) σε επιλεγμένους σταθμούς του δικτύου.

7. Προμήθεια έξι (6) νέων σύγχρονων ηλεκτρικών αυτοκινηταμαξών προαστιακού τύπου (προτείνεται δίδυμη σύνθεση συνολικής χωρητικότητας 140 - 200 καθήμενων).

8. Δρομολόγηση των παραπάνω αυτοκινηταμαξών ανά 1 ώρα τις ώρες εκτός αιχμής και ανά 30΄ τις ώρες αιχμής (07:00-09:00 και 13:30 - 15:30).

9. Δρομολόγηση των συρμών σε ώρες που απομνημονεύονται εύκολα από τους επιβάτες.

10. Αναδιάρθρωση των υπολοίπων δρομολογίων των διερχομένων συρμών από τη γραμμή μελέτης που εξυπηρετούν άλλους τελικούς προορισμούς.

11. Πληροφόρηση του κοινού και σωστό marketing.

Οι εργασίες 1, 2, 3, και 4 είναι προγραμματισμένες στα έργα εκσυγχρονισμού του άξονα Αθηνών- Θεσσαλονίκης

Επίπεδο ποιότητας εξυπηρέτησης ικανοποιητικό (σενάριο 2)

- Δεν έχουν ολοκληρωθεί ή εκτελεσθεί οι εργασίες 2, 3 και 7 του σεναρίου 1.
- Εκτελούνται οι εργασίες 1, 4, 5, 6, 8, 9, 10 και 11 του σεναρίου 1.
- Δρομολογείται διαθέσιμο ντιζελοκίνητο τροχαίο υλικό (7 συρμοί) μέχρι την πλήρη αντικατάστασή του.

Παρατηρήσεις

Με δεδομένο ότι υπάρχει πολύ μεγαλύτερο επιβατικό έργο κατά τη θερινή περίοδο, η δρομολόγηση των συρμών μπορεί να διαφοροποιηθεί έτσι ώστε να υπάρξει ορθολογικότερη εκμετάλλευση του δικτύου.

Β. Γραμμή Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Βέροιας - Νάουσας - Σκύδρας

Μεσοπρόθεσμο σενάριο /Επίπεδο ποιότητας εξυπηρέτησης υψηλό (σενάριο 1)

1. Διπλασιασμός της γραμμής στο τμήμα Πλατύ-Σκύδρα.

2. Μετατροπή όλων των ισόπεδων διαβάσεων σε τύπου ΑΣΙΔ.

3. Εγκατάσταση ηλεκτρικής πλευρικής σηματοδότησης στο τμήμα Πλατύ-Σκύδρα.

4. Συγκοινωνιακή σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, ώστε να επιτευχθεί ο πλήρης συντονισμός τους και η αλληλοτροφοδότησή τους μέσα από ένα δίκτυο κοινών σταθμών ανταπόκρισης. Στην ίδια λογική εντάσσεται και η ανάγκη ύπαρξης αφετηριών λεωφορείων καθώς και «πιάτσας» ταξί, που θα βοηθούν τους χρήστες να φθάσουν στον τελικό τους προορισμό.

5. Δημιουργία σταθμών μετεπιβίβασης (park and ride), σε επιλεγμένους σταθμούς του δικτύου.

6. Βελτίωση των κτιριακών εγκαταστάσεων των σταθμών και του επιπέδου εξυπηρέτησης που παρέχουν.

7. Εξασφάλιση ταχυτήτων 120 km/h, σε όλο το μήκος του τμήματος Πλατύ - Σκύδρα. Αντικατάσταση των μεταλλικών στρωτήρων με ξύλινους ή σκυροδέματος. Η επέμβαση αυτή αφενός θα επιτρέψει την ανάπτυξη υψηλότερων ταχυτήτων, αφετέρου συμβιβάζεται με την ηλεκτρική σηματοδότηση.

8. Προμήθεια έξι (6) νέων ντιζελοκίνητων αυτοκινηταμαξών προαστιακού τύπου (ήδη έχουν δρομολογηθεί δύο δίδυμης σύνθεσης συνολικής χωρητικότητας 94 καθήμενων και συνολικά 210 θέσεων).

9. Δρομολόγηση συρμών ανά 60΄ κατά τις ώρες εκτός αιχμής και ανά 30΄ κατά τις ώρες αιχμής. Ώρες αιχμής θεωρούνται 07:00-09:00 και 13:30-15:30. Με το σενάριο αυτό δρομολόγησης μπορούν να μεταφερθούν συνολικά και κατά τις δύο κατευθύνσεις περίπου 7.000 άτομα ημερησίως, πράγμα που καλύπτει τις απαιτούμενες ανάγκες μεταφορικού έργου (6.944 άτομα).

10. Δρομολόγηση συρμών σε ώρες που απομνημονεύονται εύκολα.

11. Αναδιάρθρωση των υπολοίπων δρομολογίων των διερχομένων συρμών από τη γραμμή μελέτης που εξυπηρετούν άλλους τελικούς προορισμούς.

12. Πληροφόρηση του κοινού και σωστό marketing.

Σε περίπτωση που ηλεκτροκινηθεί η γραμμή (απαιτείται ειδική διερεύνηση) και δρομολογηθούν συρμοί ηλεκτροκίνητοι, τότε το επίπεδο εξυπηρέτησης μπορεί να θεωρηθεί πολύ υψηλό.

Βραχυπρόθεσμο σενάριο / επίπεδο ποιότητας εξυπηρέτησης ικανοποιητικό (σενάριο 2)

(α) Δεν εκτελούνται οι εργασίες 1, 8, 9.

(β) Εκτελούνται οι εργασίες 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12.

(γ) Δρομολογείται υπάρχον τροχαίο υλικό μέχρι την πλήρη αντικατάστασή του.

(δ) Λόγω της παρουσίας μονής γραμμής η συχνότητα δρομολόγησης των συρμών, θα καθορισθεί αποκλειστικά από τη διαθέσιμη χωρητικότητα. Αν δεν μπορούν να ενταχθούν στο γράφημα δρομολογίων προαστιακοί συρμοί ανά 60΄ (που θα εκτελούν τη διαδρομή Θεσσαλονίκη-Σκύδρα), κοινοί συρμοί και συρμοί IC που θα εξυπηρετούν τους υπόλοιπους σταθμούς της γραμμής Θεσσαλονίκης -Φλώρινας-Κοζάνης και οι απαιτούμενοι εμπορικοί συρμοί, τότε αναγκαστικά η συχνότητα των προαστειακών συρμών θα μειωθεί.

Πρόταση και γνώμη του συγγραφέα είναι να επιτευχθούν το γρηγορότερο δυνατόν τα σενάρια που εξασφαλίζουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτη-

σης, καθ' όσον τότε θα υπάρχει εκτροπή ικανού επιβατικού έργου προς το σιδηρόδρομο από τα άλλα μέσα μεταφοράς.

Επιθυμητό θα ήταν η παροχή υπηρεσιών προαστιακής εξυπηρέτησης να γίνει ταυτόχρονα χρονικά και στις δύο συνδέσεις, καθώς η παρουσία κοινού κορμού (Θεσσαλονίκη -Πλατύ) και η δρομολόγηση συρμών ανά μία ώρα στις δύο συνδέσεις θα επιτρέψει να μειωθεί η χρονοαπόσταση των προαστιακών συρμών στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Πλατύ στη μισή ώρα τις ώρες εκτός αιχμής και σε 15΄ τις ώρες αιχμής.

Ωστόσο, σε περίπτωση που αυτό ο συγγραφέας θεωρεί:

- Τη σύνδεση Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Σκύδρα σαν πρώτης προτεραιότητας.
- Τη σύνδεση Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Λεπτοκαρυά - Πλαταμώνας σαν δεύτερης προτεραιότητας.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι ο ΟΣΕ έχει ήδη αναθέσει μελέτη για σιδηροδρομική σύνδεση της γραμμής Θεσσαλονίκης - Πλατέος (στο ύψος του σταθμού της Σίνδου) με τα ΤΕΙ Θεσσαλονίκης και γενικότερα τη βιομηχανική περιοχή της Σίνδου. Η γραμμή αυτή, εντασσόμενη στο δίκτυο προαστιακού σιδηροδρόμου, αναμένεται να βοηθήσει στην αποδοτικότητα του όλου συστήματος μεταφορών στην περιοχή, ενώ κρίνεται απαραίτητη σε περίπτωση ανάληψης της EXPO 2008.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

[1] «Διερεύνηση της σκοπιμότητας / εφικτότητας δημιουργίας υπηρεσιών προαστιακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλονίκη», Ερευνητικό πρόγραμμα, Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογίας, Ινστιτούτο Μεταφορών /Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Φεβρουάριος 2003.

[2] Χ. Πυργίδης, Γ. Γιαννόπουλος, «Δυνατότητες και προϋποθέσεις λειτουργίας προαστιακού σιδηροδρόμου στην κεντρική Μακεδονία», Ημερίδα ΤΕΕ /ΤΚΜ, Θεσσαλονίκη, 16/4/2003.

[3] Μ. Βερυκόκκου, Κ. Κατωγιάννη, «Διερεύνηση της σκοπιμότητας λειτουργίας προαστιακού σιδηροδρόμου στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Πλαταμώνα», Διπλωματική εργασία, Α.Π.Θ., Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής, Οκτώβριος 2002.

[4] Δ. Κουτσιούμπα, Ξ. Λιλικάκης, Σ. Θωμαΐδου, Δ. Λίτος, «Διερεύνηση της σκοπιμότητας λειτουργίας προαστιακού σιδηροδρόμου στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Σκύδρας», Διπλωματική εργασία, Α.Π.Θ., Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής, Μάρτιος 2001.

[5] Ζ. Γαλάρα, Μ. Καρύδη, Σ. Βαφειάδης, «Αναβάθμιση της λειτουργίας προαστιακού σιδηροδρόμου στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Σκύδρας. Αξιολόγηση των νέων συνθηκών εκμετάλλευσης και των επιπτώσεών τους στο επιβατικό κοινό και στον ΟΣΕ», Διπλωματική εργασία, Α.Π.Θ., Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής, Ιούλιος 2003.

[6] Μ. Πιτσιάβα - Λατινοπούλου, Χ. Πυργίδης, «Διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας προαστιακού σιδηροδρόμου στη Ν.Α. περιαστική περιοχή της Θεσσαλονίκης και στη Χαλκιδική», Ημερίδα ΤΕΕ/ΤΚΜ, Θεσσαλονίκη, 16/4/2003.

[7] Διγκόλη Χ., Ιωαννίδου Α., Μπάτσιος Θ., Παναγιώτου Π., «Ανάλυση των χαρακτηριστικών των επιβατικών μετακινήσεων στις συνδέσεις του ΠΣΘ με το αεροδρόμιο «Μακεδονία», τις ανατολικές περιαστικές περιοχές και τη Χαλκιδική», Διπλωματική Εργασία, Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής, Α.Π.Θ., 1998.

[8] Σ. Μανναβής, Θ. Μπούσιας, Γ. Οικονόμου, «Σιδηροδρομική προαστιακή σύνδεση Θεσσαλονίκης - Αεροδρομίου «Μακεδονία» νοτιοανατολικών περιαστικών περιοχών. Αναγνωριστική μελέτη χάραξης μεταξύ Αεροδρομίου «Μακεδονία» - Ν. Μηχανιώνας», Διπλωματική Εργασία, Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής, Α.Π.Θ., 1995.

[9] Χ. Πυργίδης «Σχεδιασμός και κατασκευή σιδηροδρομικής υποδομής», Α.Π.Θ., 2003.

Βλ. στη Βιβλιογραφία που ακολουθεί τις αναφορές [1]-[5].

Στοιχεία για τις δύο παραπάνω συνδέσεις δίδονται στις βιβλιογραφικές αναφορές [6], [7] και [8].



Αλληλογραφία

Από τον κ. Ιωάννη Μαυρόπουλο, φιλόλογο, λάβαμε την ακόλουθη επιστολή, την οποία δημοσιεύουμε με ιδιαίτερη υπερηφάνεια, σημειώνοντας τις πολύτιμες υποδείξεις του.

Προς τον εκδότη-διευθυντή, τη Συντακτική Επιτροπή και τους εταίρους της περιοδικής έκδοσης «Θεσσαλονικέων Πόλις»:

Με πολλή καθυστέρηση «σπεύδω βραδέως» (στοιχημένος με την ισοκράτεια παραίνεση στην προς Δημόνικον επιστολή του) έρχομαι να καταθέσω την προσωπική εκτίμησή μου για την πολύτιμη προσφορά σας στον κοινωνικό χώρο της συμβατικά χαρακτηριζόμενης «συμπρωτεύουσας» και όχι μόνο αυτής. Η καθυστέρηση αυτή οφείλεται σε έλλειψη επαρκούς χρόνου για την οφειλόμενη προσεκτική ανάγνωση (όχι για ένα απλό φυλλομέτρημα) του πλούσιου υλικού που είναι αποθησαυρισμένο στα τεύχη σας.

Είμαι βέβαια τυπικά ένας συνταξιούχος φιλόλογος και δεν έχω, όπως είχα για τέσσερις δεκαετίες, τακτές υπηρεσιακές υποχρεώσεις. Αλλ' έχω αυτοεπιστρατευθεί στο απαιτητικό έργο να μεταφράσω και να σχολιάσω τα έργα της αρχαίας ελληνικής γραμματείας. Η εκούσια αυτή δραστηριότητα δε μου αφήνει μεγάλα περιθώρια για ωφέλιμες αναγνώσεις. Καθώς όμως έχω στα χέρια μου τη δουλειά που έχετε κάνει στο πλαίσιο μιας τετραετίας, δεν είχα το ηθικό δικαίωμα να μην τιμήσω με διάθεση χρόνου και με προσεκτική μελέτη την τόση συσσωρευμένη ποσότητα και ποιότητα.

Καταγράφω λοιπόν τις παρατηρήσεις μου σαν μια «έξωθεν μαρτυρία», για να ενισχύσω την ελπιζόμενη από εμένα αυτοπεποίθησή σας για την αξία της δραστηριότητάς σας.

1. Όλα τα τεύχη σας, από το πρωτοξεκίνημά τους και στη συνεχιζόμενη κατά τα τακτά διαστήματα ακολουθία τους, είναι από εκτυπωτική άποψη άψογα: τα εξώφυλλα είναι καλαίσθητα και διακρίνονται από ευρηματικές εναλλαγές, η εικονογράφηση (ασπρόμαυρη ή πολύχρωμη) είναι πολύ επιμελημένη και ξεπερνά το όριο της απλής διακόσμησης, το μεγάλο σχήμα των τευχών έχει δώσει τη δυνατότητα να μετατρέψετε τις υποσελίδιες σημειώσεις σε πλαγιοτιτλικές αναφορές, που δίνουν ιδιαίτερη αισθητική χάρη και βέβαια η συνεργασία σας με την University Studio Press A.E. εξασφαλίζει άψογο εκδοτικό αποτέλεσμα. Με όλα αυτά συνδυάζετε «το τερπνόν μετά του ωφελίμου» κατά τη γνωστή διατύπωση.

2. Έχετε αρχιτεκτονήσει πολύ καλά τη δομή των τευχών: διαχωρίζετε το σώμα των μελετημάτων και των ιστοριοαρχαιολογικών αναδιφήσεων, που από τη φύση τους έχουν διαχρονικό χαρακτήρα, από το σχολιασμό της πολιτιστικής επικαιρότητας είτε προτάσσοντάς τον είτε επιτάσσοντάς τον με τη μορφή συμμείκτων, που αποτελούν πολύτιμο υλικό για όσους / όσες μελλοντικά θα έχουν το ενδιαφέρον να ανατρέξουν στην πολιτιστική ιστορία της πόλης. Και επικοινωνείτε με το αναγνωστικό κοινό σας με συναισθηματική και πνευματική αμεσότητα με τα εισαγωγικά σημειώματά σας (τα αρχικά τρία άτιτλα, τα έξι στη συνέχεια τιτλοφορημένα με τον αγγλόφωνο όρο editorial και τον επιλεγμένο οριστικά, ελπίζω, από το δέκατο τεύχος ελληνικό όρο εκδοτικό σημείωμα).

3. Στη λαμπρή πρωτοβουλία σας έχετε πετύχει τη συστράτευση πολύ μεγάλου τμήματος από το εντόπιο πνευματικό δυναμικό (πανεπιστημιακό ή εξωπανεπιστημιακό). Πολλοί και πολλές, άνθρωποι που έχουν ήδη καταξιωθεί στους εξειδικευμένους χώρους της πνευματικής δραστηριότητάς τους συμβάλλουν με τα κείμενά τους στην ανάδειξη της περιοδικής έκδοσής σας και αποτελούν εγγύηση και για το αδιάπτωτο ενδιαφέρον που προκαλεί η «Θεσσαλονικέων Πόλις» και για τη διεύρυνση του κύκλου των συνεργατών σας, αφού η ένταξή τους στις στήλες της είναι μια de facto κοινωνική αναγνώριση, που τη χρειάζεται, κατά τη γνώμη μου, ο όχι αμελητέος πνευματικός μόχθος.

4. Φιλοξενείτε στις στήλες σας ποικιλία θεμάτων. Ήδη έχετε φιλοξενήσει μια πλούσια θεματογραφία, που προμαντεύω ότι θα διευρύνεται, θα εμπλουτίζεται και θα ανταποκρίνεται σε ενδιαφέροντα ενός αντίστοιχα διευρυνόμενου αναγνωστικού κοινού. Εικάζω ότι συμμερίζεστε την εμπειρία μου ότι ένα περιοδικό δεν είναι ένα βιβλίο, εννοώ ότι δεν διαβάζεται από την αρχή ως το τέλος. Ο αναγνώστης / η αναγνώστρια κάνει τις επιλογές του / της κατά τα προσωπικά ενδιαφέροντα και ανάλογα με τα χρονικά περιθώρια που διαθέτει. Ξαναγυρίζει για πρόσθετες αναγνώσεις στη σειρά των τευχών, που θα κατέχουν περίοπτη θέση στη βιβλιοθήκη του /της. ελπίζω ότι θα διευκολύνετε το αναγνωστικό κοινό σας, όταν με τμηματικές στρογγυλοποιήσεις σε δεκάδες τευχών θα ευρετηριάσετε τα περιεχόμενά τους και με καταγραφή των αλφαβητικά καταταγμένων συνεργατών σας και ιδίως με επιμελημένες θεματολογικές κατατάξεις.

5. Επιθυμώ να κάνω ιδιαίτερη μνεία για όσα in memoriam καταγράφετε σε επιμέρους τεύχη. Τιμά το περιοδικό σας η μεταθανάτια τιμή που προσφέρετε σε πρόσωπα που πρόσφεραν στη Θεσσαλονίκη και στον ευρύτερο ελληνικό χώρο τα κατασταλάγματα των πνευματικών ή άλλων δραστηριοτήτων τους με αποδεκτή ανιδιοτέλεια. Κάνετε τους παλιούς να τους θυμούνται και τους νέους να τους ανακαλύπτουν. Τους χαρίζετε ένα τμήμα διαμορφωμένης ήδη πνευματικής παράδοσης και ανοίγετε δρόμους για πνευματική συνέχεια. Γίνεται έτσι το περιοδικό σας ένα εφαλτήριο για πνευματικές προσπάθειες, μια αφετηρία για πνευματική σκυταλοδρομία - mutatis mutandis, δηλ. με την τήρηση κάποιων αναλογιών, θα αποτολμούσα να επαναφέρω στη μνήμη τη γνωστή φράση από το θουκιδίδειο επιτάφιο του Περικλή (Β, 46): «ἆθλα γάρ οἷς κεῖται ἀρετῆς μέγιστα, τοῖς δε και ἄνδρες αριστοι πολιτεύουσι».

6. Last but non least κατά τη γνωστή αγγλόφωνη διατύπωση, που επισημαίνει ότι η κατάταξη ενός στοιχείου ως τελευταίου σε μια αριθμητική σειρά δε σημαίνει με κανένα τρόπο και αντίστοιχα αξιολογική τοποθέτηση, θέλω να εξάρω της πρωτοβουλία της «Πολιτιστικής Εταιρείας Επιχειρηματιών Βορείου Ελλάδος», που ενισχύεται από τις γενναιόδωρες χορηγίες οικονομικών οργανισμών, επειδή τη βλέπω να εντάσσεται στη μεγάλη παράδοση των ευεργετών του τόπου μας, που διέθεσαν κατά καιρούς μικρό ή μεγάλο μέρος της οικονομικής ευφορίας τους για εξυπηρέτηση κοινωνικών και πνευματικών στόχων. Ας μου επιτραπεί να κλείσω στο σημείο αυτό με μια αρχαιογνωστική λεπτομέρεια: Ο γνωστός από της συμπερίληψή του στο ολυμπιακό δωδεκάθεο Ερμής ήταν βέβαια ο επίσημος αγγελιοφόρος του Δία, αλλ' είχε και άλλες εξειδικευμένες δραστηριότητες. Ήταν ως «κερδώος» θεός του εμπορίου και ως «λόγιος» θεός των γραμμάτων. Οι αρχαίοι πρόγονοί μας συνδύασαν στο πρόσωπό του την οικονομική δραστηριότητα με την πνευματική ανάπτυξη. Σας είναι γνωστό ότι ταξίδευαν «κατ' εμπορίαν και θεωρίαν», ξανοίγονταν πέρα από τα όρια του γενέθλιου χώρου τους, για να αναπτύξουν οικονομική δραστηριότητα και για να διευρύνουν τους πνευματικούς ορίζοντές τους. Και φιλοτιμούνταν να διαθέσουν με αγαστή ανιδιοτέλεια χρήματά τους για την εξυπηρέτηση κοινωνικών αναγκών- οι «χορηγοί» πρόδρομοι των σύγχρονών μας sponsors ήταν σε μεγάλο βαθμό συντελεστές της θαυμαστής πνευματικής και καλλιτεχνικής ανάπτυξης του αρχαίου ελληνικού κόσμου.

Ιωάννης Μαυρόπουλος
Ιανουάριος 2004

Από τον αναγνώστη μας κύριο Γιάννη Βεζύρογλου λάβαμε την ακόλουθη επιστολή:

Σαν παλιός συνδρομητής του «Θεσσαλονικέων Πόλις» σας συγχαίρω για τη προσπάθειά σας, καθώς επίσης και για το τελευταίο (12ο) τεύχος.

Θα ήθελα επίσης να επικροτήσω την απόπειρα να συμπεριληφθούν και πρόσφατα πολιτικά θέματα στα άρθρα και στις εργασίες του εντύπου, όπως το πόνημα του κ. Γ. Αναστασιάδη «Σε αδιάκοπο πολιτικό παροξυσμό...».

Τέλος, θα ήθελα να συγχαρώ και τον κ. Αναστασιάδη για το παραπάνω πόνημά του, που συμβάλλει προφανώς στη διατήρηση της μνήμης για τη σημαντική εκείνη περίοδο της πολιτικής ζωής του τόπου μας, παρεμβάλλοντας και άλλες κοινωνικές δραστηριότητες της εποχής που, βέβαια, ελάφρυναν το κατ' ανάγκη βαρύ πολιτικό περιεχόμενο.

Πάντως, σχετικά με το συγκεκριμένο κείμενο, θα ήθελα να σημειώσω πως, παρ' όλες τις προσωπικές μου μικροδιαφοροποιήσεις στη παρουσίαση, εκτίμηση και ανάλυση των γεγονότων της περιόδου, που μάλλον οφείλονται σε διαφορετική πολιτική τοποθέτηση, θα το προσυπέγραφα ανεπιφύλακτα, αν δεν εκτιμούσα ότι δύο σημαντικές παραλήψεις μειώνουν αφενός την ολοκληρωμένη αποτύπωση της επίδρασης της περιόδου στις μετέπειτα εξελίξεις, καθώς και την αντικειμενικότητα του πονήματος, βαθύτατα απαραίτητης για ένα επιστημονικό έντυπο σαν το «Θεσσαλονικέων Πόλις». Και για να γίνω πιο σαφής:

- Θεωρώ ότι δεν αναλύεται δεόντως, ούτε αποδίδεται η πρέπουσα σημασία στο γεγονός της ρήξης ενός πρωθυπουργού της «δεξιάς» με τα Ανάκτορα τον Ιούλιο του 1963, που, κατά την άποψή μου, επηρέασε αποφασιστικά το μέλλον της βασιλείας στη χώρα μας.
- Θεωρώ σημαντική παράλειψη τη μη επισήμανση του γεγονότος ότι η κυβέρνηση Γ. Παπανδρέου, από την ανάθεση (6/11/1963) μέχρι την παραίτησή της (50 περίπου μέρες αργότερα), κυβέρνησε (προφανώς με την ανοχή των Ανακτόρων) και πήρε τα όποια, πιθανόν ορθά, μέτρα (αγροτικά χρέη, δωρεάν παιδεία, αμοιβές δικαστικών, απολύσεις πολιτικών κρατούμενων), που αναμφίβολα επηρέασαν το αποτέλεσμα των εκλογών του Φεβρουαρίου 1964, χωρίς να έχει παρουσιαστεί στη Βουλή και χωρίς τη ψήφο εμπιστοσύνης του Σώματος.

Γιάννης Βεζύρογλου
Θεσσαλονίκη, 15 Δεκεμβρίου 2003

Ο συνεργάτης μας Καθ. Γ. Αναστασιάδης, υπ' όψη του οποίου τέθηκε η ανωτέρω επιστολή, σημειώνει τα εξής:

Με τιμούν ιδιαιτέρως τα καλά λόγια και το ενδιαφέρον του κ. Γιάννη Βεζύρογλου. Είμαι βέβαιος ότι θα επιδείξει την ίδια ευαισθησία και για όλα τα άλλα κείμενα του περιοδικού αναζητώντας μια «αντικειμενικότητα», ανέφικτη στην ιστοριογραφία όπου πολλές οι εκδοχές και οι οπτικές γωνίες και οι πραγματικότητες (ορατές και υπόγειες...).

Είναι σαφές ότι το «πόνημά» μου δεν είχε την φιλοδοξία να αναλύσει τα γεγονότα και τα θεσμικά φαινόμενα της περιόδου 1963-64.

Το «χρώμα» των συγκεκριμένων εκλογικών αναμετρήσεων ήθελε να δώσει με άξονα την καθημερινότητα της Θεσσαλονίκης.

Ενδιαφέροντα τα ζητήματα που θέτει ο επιστολογράφος από τη σκοπιά της δικής του «πολιτικής τοποθέτησης». Αν τον ενδιαφέρουν πραγματικά οι δικές μου ερμηνείες και επισημάνσεις να μου επιτρέψει να τον παραπέμψω στα ακόλουθα βιβλία μου που ο κ. Γ. Β. δεν μου έκανε την τιμή να διαβάσει:

- «Ο διορισμός και η παύση των κυβερνήσεων στην Ελλάδα. Από την 'αρχή της δεδηλωμένης' στο Σύνταγμα του 1975» (1981).
- «Πολίτευμα και κομματικοί σχηματισμοί στην Ελλάδα, 1952-1967» (1991).
- «Σύγχρονη Ελληνική Πολιτική και Συνταγματική Ιστορία, 1940-1986» (1998).
- «Η Μεγάλη Ιστορία του 20ού αιώνα» (2002, τόμος 6, σσ. 220-227).

Γιώργος Αναστασιάδης
Θεσσαλονίκη, 22 Δεκεμβρίου 2003

Υ.Γ. Δεν είναι ακριβές ότι η κυβέρνηση Γ. Παπανδρέου δεν παρουσιάστηκε στη Βουλή και δεν πήρε ψήφο εμπιστοσύνης. Στις 17 Δεκεμβρίου 1963 η Βουλή εξέλεξε με 167 ψήφους πρόεδρό της τον Ηλία Τσιριμώκο, δηλαδή τον υποψήφιο που υπέδειξε η κυβέρνηση. Στις 20 Δεκεμβρίου ο πρωθυπουργός Γ. Παπανδρέου έλαβε ψήφο εμπιστοσύνης. Ψήφισαν την κυβέρνησή 167 βουλευτές (137 της Ε.Κ., 28 της ΕΔΑ και 2 της ΕΡΕ). Ο Γ. Παπανδρέου δεν δέχθηκε να στηριχθεί η κυβέρνησή του σε ψήφους της ΕΔΑ ή της ΕΡΕ και στις 24 Δεκεμβρίου υπέβαλε την παραίτησή του και εισηγήθηκε στον βασιλιά την διάλυση της Βουλής.

Η Κυρία Βουλευτής (στην κλητική)
Από τον κ. Χρήστο Βάμβαλη, ιατρό, ομότιμο καθηγητή Α.Π.Θ.

Ο πάντα προσεκτικός Γιώργος Αναστασιάδης σε άρθρο του στην «πόλη των Θεσσαλονικέων» (σκόπιμο το λάθος) με τίτλο «Πριν από πενήντα χρόνια: Στην εποχή της Ελένης Σκούρα» , αναφέρει: «...η Σκούρα ορκίζεται στη Βουλή και εκφωνεί τον παρθενικό κοινοβουλευτικό της λόγο. Ο πρόεδρος της Βουλής την προσφωνεί, στην κλητική, κυρία Βουλευτής». Ο Γ.Α. αφήνει να διαφανεί μία αμηχανία του προέδρου μπροστά στον ανελλήνιστο νεολογισμό, αλλά και μία κάποια αίσθηση στο ακροατήριο, που τότε σεβόταν τη γλώσσα. Η Ελ. Σκούρα ήταν η πρώτη γυναίκα που μπήκε στη Βουλή και οι Αθάνατοι κι Ωραίοι (Κ. Παλαμάς - Δωδεκάλογος του γύφτου) δεν είχαν προβλέψει κάτι τέτοιο και την ανάλογη, γραμματικά σωστή, λέξη. Τώρα όμως - τύχη αγαθή; - που τη βουλή κοσμούν ουδόλως ευάριθμες εκπρόσωποι του ωραίου φύλου; Άκριτα έχει γίνει αποδεκτό το «βουλευτής». Αλλά η γλώσσα «μας», αριστούργημα της διανόησης, που εν πολλοίς έχει πέσει στη διάθεση διαφθορέων, δεν δέχεται βαρβαρισμούς. Έχει προβλέψει για την πρώτη κλίση αρσενικά σε -ας και σε -ης και θηλυκά σε -α και σε -η. Που βρήκαμε, λοιπόν το «η βουλευτής»; Στη γενική τι γίνεται; Άιντε και πάλι αυθαίρετα την κάνουμε «της βουλευτού». Στον πληθυντικό; Όποιος το βρει θα αμειφθεί!

Οι Αθάνατοι κι Ωραίοι πρόβλεψαν τα τριτόκλιτα σε -ις. Θα ήταν δυνατό, λοιπόν, να καθιερωθεί το «βούλευτις», γενική της βουλευτίδος, κατά το ανθοπώλις, Άρτεμις κλπ. Αλλά θα ήταν κάπως γλωσσοσκληρυντικό, έωλο και προκλητικό για τους ...προοδευτικούς (όλοι το παίζουμε προοδευτικοί).

Με το θέμα των ...μητέρων του έθνους είχα ασχοληθεί πριν καιρό με άρθρο μου στο «Βήμα». Πλην όμως ο ημερήσιος τύπος - εφήμερος - πάει, στην καλύτερη περίπτωση, για ανακύκληση και ξεχνιέται. Εξ ου και η παρούσα προσφυγή μου σε «τύπο που μένει». Υποπτεύομαι μάλιστα ότι οι νεοθεσσαλονικείς σέβονται τη γλώσσα. Οι σύγχρονοι Αθάνατοι, και ελάχιστα ή καθόλου Ωραίοι, που ο ελάχιστος γράφων, κοινός θνητός, περί ποία άλλα τυρβάζουν δεν πείσθηκε, θα πρέπει να έχουν

πρωταρχική μέριμνα την προάσπιση και προαγωγή της γλώσσας (του λόγου) καθεύδοντες, επαναπαυόμενοι στις ακαδημαϊκές τους δάφνες, αφήνουν τους νεοέλληνες να πελαγοδρομούν ασυντόνιστα με αυτοσχέδιους γλωσσικούς ακροβατισμούς.

Προτάσεις. Μια, μάλλον πρόχειρη, θα ήταν «βουλευτίνα», που δειλά - δειλά «πετιέται». Αλλά η κατάληξη «-ίνα» κολλάει στις συζύγους: π.χ. δημαρχίνα, προεδρίνα κλπ. Είχα σταματήσει στο «βουλεύτρια», που θα ακολουθούσε το καθιερωμένο «-τρια». Παραδείγματα: διευθύντρια, ποιήτρια, μαθήτρια, φοιτήτρια, αθλήτρια, καθηγήτρια, συντονίστρια, αναπληρώτρια, συντάκτρια, εκδότρια, καπνίστρια και ων ουκ έστι αριθμός άπειρα ακόμη. Είχα υπαινιχθεί και το «δικάστρια» αφού οι θήλεις λειτουργοί της θέμιδος οσημέραι αυγατίζουν. Μήπως, διερωτώμαι, προκειμένου για βαρύγδουπες ιδιότητες η κατάληξη -τρια είναι «πτωχή»; Εξάλλου πρόσφατα μας πρόκυψε το «η γερουσιαστής», προκειμένου για τις γυναικείες παρουσίες στη γερουσία!

Διασκεδάζοντας, κάπως, ας αναπολήσουμε κάποιες προσφωνήσεις: Μαθητές και μαθήτριες, φοιτητές και φοιτήτριες, συναγωνιστές και συναγωνίστριες κλπ, κλπ. Αλλά ας φαντασθούμε τον Πρόεδρο της Δημοκρατίας να προσφωνεί τους πατέρες - και τις μητέρες πια - του Έθνους (Σημείωση: ο στην αρχή του παρόντος Πρόεδρος της Βουλής, απευθύνθηκε σε μια «μητέρα» του Έθνους και βολεύτηκε, κομπιάζοντας, με το ... «κυρία βουλευτής». Αν είχε πολλές; Έστω 2 - 3 - 4);

Ένα τελευταίο παράδειγμα ή απορία. Λαλίστατη μητέρα του Έθνους που στα προφορικά φαίνεται να παίρνει άριστα και στα γραπτά ... (όποιος έχει διαβάσει κείμενό της ...) λανσάρεται ως «εκδότρια και βουλευτής». Και ως ασυστόλως και ασεβώς καπνόν αναθρώσκουσα σε ευαίσθητα fora θα πρέπει να προσδιορίζεται ως «εκδότρια, καπνίστρια, βουλευτής».

Ας βάλει κάποιος το χέρι του· δεν θα βλάψει.

Χρήστος Βάμβαλης
Θεσσαλονίκη, 18.11.2003

Παραγγελία Συνδρομής - Δώρου*

* Παράκληση να αποσταλεί στο φαξ 2310.551748 ή να ταχυδρομηθεί με τον φάκελο της διπλανής σελίδας

Επιθυμώ να δωρίσω μία συνδρομή του «Θεσσαλονικέων Πόλις» για ένα έτος (= 4 τεύχη), πληρώνοντας, μαζί με τα ταχυδρομικά τέλη, την προνομιακή τιμή των 20,40 Ευρώ. (Συνδρομές για την Ευρώπη 44,00 Ευρώ, για την Αμερική 50,40 Ευρώ). Παρακαλώ αρχίστε τη συνδρομή-Δώρο από το τεύχος:_______.

❑ Είμαι συνδρομητής. ❑ Δεν είμαι συνδρομητής

Η Διεύθυνσή μου :

Επίθετο (Παρακαλούμε συμπληρώστε με ΚΕΦΑΛΑΙΑ) | Ονομα (Παρακαλούμε συμπληρώστε με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)

Επωνυμία Εταιρίας / Οργανισμού (Παρακαλούμε συμπληρώστε με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)

Διεύθυνση, Οδός & Αριθμός (Παρακαλούμε συμπληρώστε με ΚΕΦΑΛΑΙΑ) | Περιοχή (Παρακαλούμε συμπληρώστε με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)

Ταχ. Κώδικας | Πόλη | Τηλέφωνο

ΑΦΜ | Δ.Ο.Υ.

Η Διεύθυνση του παραλήπτη:

Επίθετο (Παρακαλούμε συμπληρώστε με ΚΕΦΑΛΑΙΑ) | Ονομα (Παρακαλούμε συμπληρώστε με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)

Επωνυμία Εταιρίας / Οργανισμού (Παρακαλούμε συμπληρώστε με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)

Διεύθυνση, Οδός & Αριθμός (Παρακαλούμε συμπληρώστε με ΚΕΦΑΛΑΙΑ) | Περιοχή (Παρακαλούμε συμπληρώστε με ΚΕΦΑΛΑΙΑ)

❑ Θα πληρώσω με έμβασμα που θα κάνω στην Τράπεζα Πειραιώς & στον Λογαριασμό σας: 5237 - 011001 - 350.

❑ Θα πληρώσω με ταχυδρομική επιταγή. ❑ Επιθυμώ απλή απόδειξη. ❑ Επιθυμώ τιμολόγιο.

Ημερομηνία | Υπογραφή

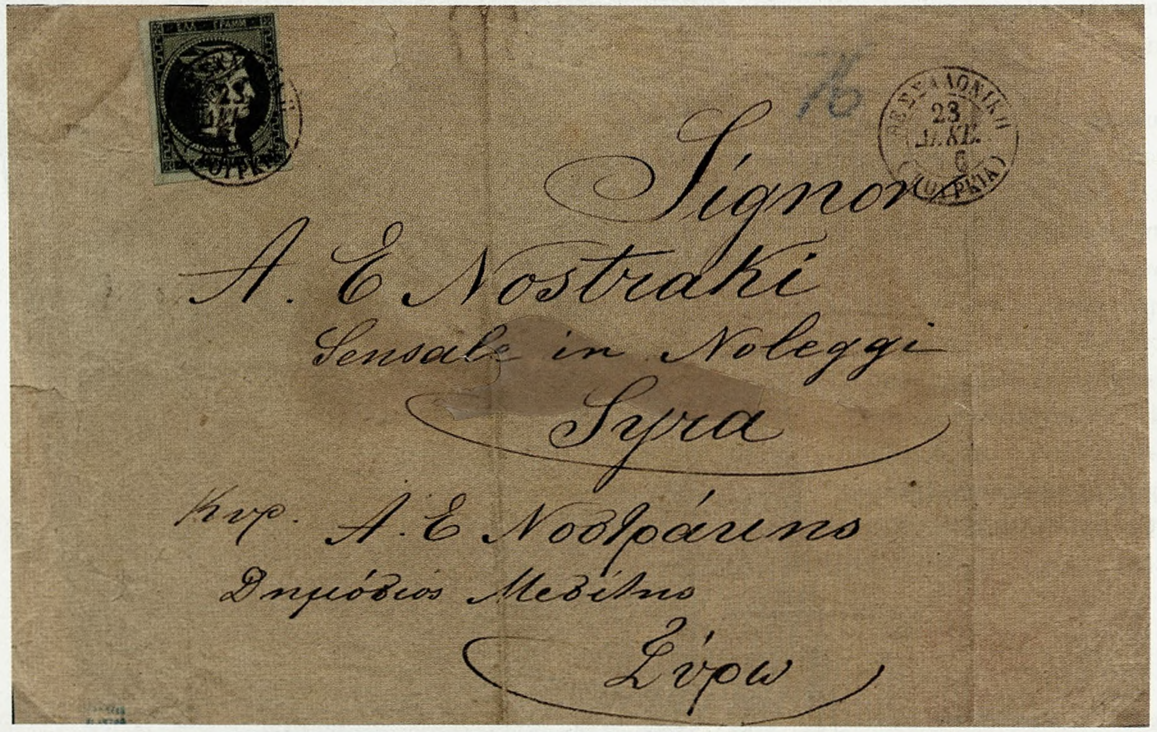
Γίνετε Συνδρομητής στο ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΕΩΝ ΠΟΛΙΣ

Το *Θεσσαλονικέων Πόλις* έρχεται τέσσερις φορές τον χρόνο κατευθείαν στο σπίτι ή στο γραφείο σας.

Πληρώνετε για μία ετήσια συνδρομή, μαζί με τα ταχυδρομικά τέλη, μόνο **20,40 €** αντί των **24,00 €** που θα πληρώνατε στα βιβλιοπωλεία.

Δεν χάνετε πιά κανένα τεύχος με σημαντικά θέματα.

Συμπληρώστε σήμερα τα Δελτία Παραγγελίας, που βρίσκονται στις προηγούμενες σελίδες, βάλτε τα στον φάκελο που βλέπετε παρακάτω και **χωρίς** να κολλήσετε γραμματόσημο ρίξτε τον φάκελο σε ένα κουτί των ΕΛΤΑ (το ταχυδρομικό τέλος θα καταβληθεί από εμάς).



Μεταξύ αυτών που θα συμπληρώσουν όλο το ερωτηματολόγιο κληρώνουμε 10 ετήσιες συνδρομές

Βοηθείστε μας να βελτιώσουμε το *Θεσσαλονικέων Πόλις*

και κερδίστε μία ετήσια συνδρομή του

Θέλουμε να μάθουμε επακριβώς...

- Από πότε διαβάζετε το *Θεσσαλονικέων Πόλις*
- Τι σας αρέσει περισσότερο στο *Θεσσαλονικέων Πόλις*
- Τι πιστεύετε ότι λείπει από το *Θεσσαλονικέων Πόλις*
- Από πού προμηθεύεστε το *Θεσσαλονικέων Πόλις*
- Και μερικά άλλα ακόμη...

Με τις απαντήσεις σας μπορείτε να μας βοηθήσετε να βελτιώσουμε το περιοδικό *Θεσσαλονικέων Πόλις*, επειδή θα μάθουμε τις επιθυμίες και τις προτάσεις σας, τις οποίες θα λάβουμε σοβαρά υπόψη μας.

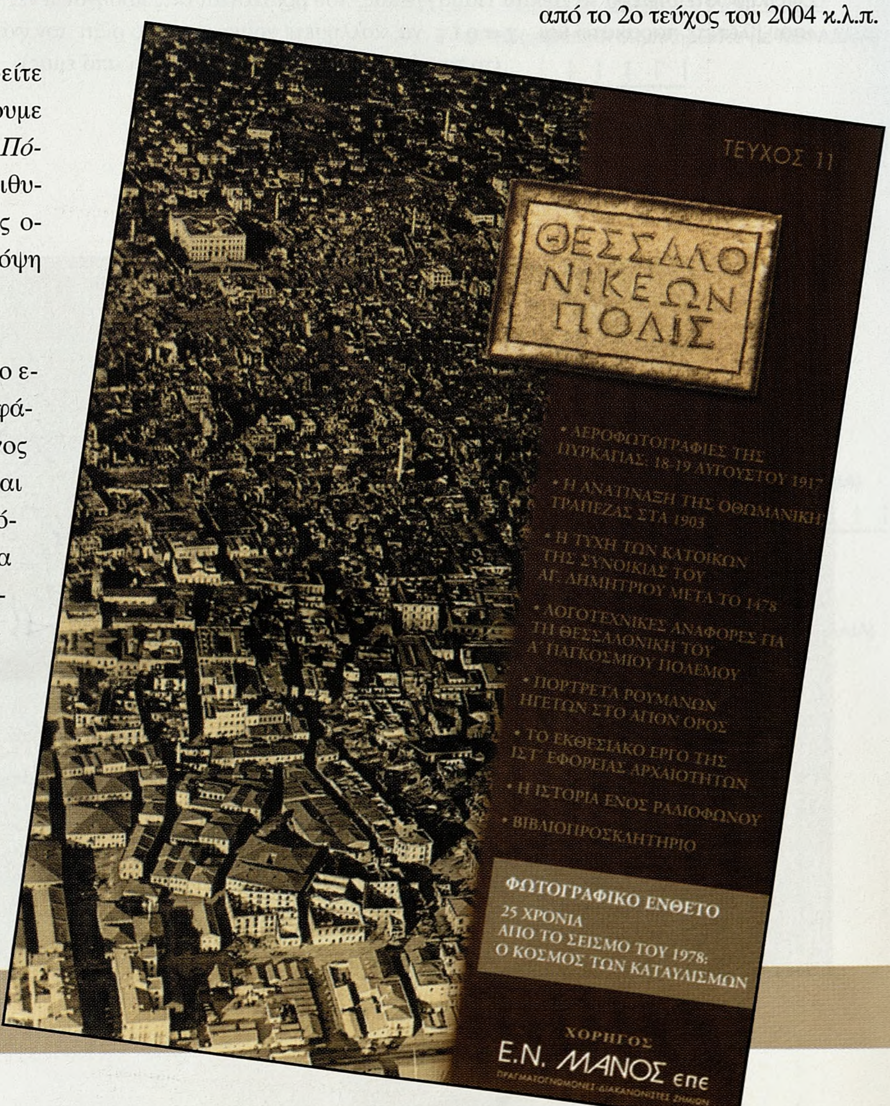
Συμπληρώστε λοιπόν σήμερα το ερωτηματολόγιο, βάλτε το στο φάκελο που είναι επικολλημένος στην προηγούμενη σελίδα και χωρίς να κολλήσετε γραμματόσημο, ρίξτε το φάκελο σε ένα κουτί των ΕΛΤΑ. Το ταχυδρομικό τέλος θα πληρωθεί από εμάς. Ή ταχυδρομείστε το ερωτηματολόγιο στη διεύθυνση «Θεσσαλονικέων Πόλις» Τ.Θ. 10756, Θεσσαλονίκη 54110.

Παρακαλούμε σημειώστε ότι πρέπει να μας στείλετε τα συμπληρωμένα ερωτηματολόγιά σας ως τις 30 Ιουνίου 2004.

Σας ευχαριστούμε προκαταβολικά και ευχόμαστε να είστε ανάμεσα στους τυχερούς, που θα κερδίσουν μία ετήσια συνδρομή του *Θεσσαλονικέων Πόλις*.

Το περιοδικό σας
Θεσσαλονικέων Πόλις

Υ.Γ. Αν είστε ανάμεσα στους τυχερούς που θα κερδίσουν μία ετήσια συνδρομή, μπορείτε εσείς να ορίσετε από πότε θέλετε να ισχύει η συνδρομή σας. Αν π.χ. έχετε πληρώσει την συνδρομή του 2004, μπορείτε να μας αναφέρετε μαζί με τα στοιχεία σας ότι η συνδρομή που θα κερδίσετε, θέλετε να ισχύει από το 2005, ή αν έχετε αγοράσει το πρώτο τεύχος του 2004 και κερδίσετε την ετήσια συνδρομή, θέλετε να ισχύει η συνδρομή που θα κερδίσετε από το 2ο τεύχος του 2004 κ.λ.π.



ΜΙΑ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ ΓΡΑΦΟΥΝ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ
ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΕΛΕΝΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΟΛΗΣ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΤΖΟΓΛΟΥ
ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΑΓΚΑΝΑΡΗΣ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΠΥΡΓΙΔΗΣ
GILA HADAR
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΧΕΚΙΜΟΓΛΟΥ

ISSN 1108-5452